Aus dem Landesinstitut
für gerichtliche und soziale Medizin, Berlin
Direktor: Prof. Dr. med. Gerhard Rommeney

# Ursachen der Verkehrsunfallflucht

Dargestellt anhand einer Auswertung
von 796 Verkekrsunfallfluchttatbeständen
aus den Jahren 1956/57

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Medizinischen Fakultät
der
Freien Universität Berlin

Vorgelegt von Christian Bernhard Bark
aus Berlin

1962

Aus dem Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin,
Berlin.
Direktor: Prof. Dr. med. Gerhard Rommeney.

# URSACHEN DER VERKEHRSUNFALLFLUCHT

Dargestellt anhand einer Auswertung
von 796 Verkehrsunfallfluchttatbeständen
aus den Jahren 1956/57

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Medizinischen Fakultät
der
Freien Universität Berlin

Vorgelegt von Christian Bernhard Bark
aus Berlin

Dekan: Prof. Dr. med. Dr. med. dent. Ewald Harndt

1. Referent: Prof. Dr. med. Gerhard Rommeney

2. Referent: Prof. Dr. med. Walter Krauland

3. Referent: Prof. Dr. med. Dr. phil. Karl Freudenberg

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Gedruckt mit Genehmigung der Medizinischen Fakultät der Freien Universität Berlin

Promoviert am: 23. Juli 1962

Meinem Vater gewidmet

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546822_0004

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Tabellen

Der strafrechtliche Aspekt der Verkehrsunfallflucht 1

Verkehrsunfallflucht als gerichtsmedizinisches Problem 5

Methodik der Untersuchungen 11

Geschlecht und Alter der Verkehrsunfallflüchtigen 14

Berufliche Gliederung der Verkehrsunfallflüchtigen 19

Die Vorstrafen der Verkehrsunfallflüchtigen 22

Hergang und Folgen der die Verkehrsunfallflucht auslösenden Verkehrsunfälle 28

Die Zeit der Verkehrsunfallflucht 31

Der Hergang der Verkehrsunfallflucht 37

Fahrberechtigung und Fahrerlaubnis 41

Alkohol und Verkehrsunfallflucht 46

Zusammenfassung und Ergebnis 52

Tabellen 55

Lochkartenschlüssel 102

Auswertungsbogen 110

Verzeichnis der Anmerkungen 111

Quellenverzeichnis 116

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1: Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Geschlecht

2: Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Geschlecht und bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Gruppen in West-Berlin (Stand vom 31.12.1956)

3: Gliederung der männlichen Täter nach Alkoholeinfluß und Vorstrafen

4: Gliederung der weiblichen Täter nach Alkoholeinfluß und Vorstrafen

5: Gliederung der Fluchtfälle nach Alkoholeinfluß und Tätigkeit der Täter

6: Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Vorstrafen

7: Gliederung der alkoholisch beeinflußten Täter nach Altersgruppen und Vorstrafen

8: Gliederung der alkoholisch nicht beeinflußten Täter nach Altersgruppen und Vorstrafen

9: Gliederung der Täter nach Tätigkeit und Vorstrafen

10: Gliederung der wegen Verkehrsdelikte vorbestraften Fluchttäter nach Art und Anzahl der Vorstrafen

11: Gliederung der wegen sonstiger Delikte vorbestraften Fluchttäter nach Art und Anzahl der Vorstrafen

12: Gliederung der unter laufender Bewährung stehenden Fluchttäter nach Alkoholeinfluß und Tätigkeit

13: Gliederung der in ein laufendes Strafverfahren verwickelten Fluchttäter nach Alkoholeinfluß und Tätigkeiten

Tab. 14: Gliederung der Fluchtfälle nach Unfallarten und Sachschaden

15: Gliederung der Fluchtfälle nach Unfallarten und Alkoholeinfluß

16: Gliederung der verursachten Personenschäden nach Verkehrsteilnahme der Täter

17: Gliederung der verletzten Täter nach Alkoholeinfluß und Verkehrsteilnahme

18: Gliederung der Fluchtfälle nach Alkoholeinfluß und verursachten Personenschäden

19: Gliederung der verursachten Personenschäden nach Rechtsbeziehungen der Täter zum Fahrzeug

20: Gliederung der Fluchtfälle nach Sachschaden und Unfallarten

21: Verteilung der Fluchtfälle auf Monate und Wochentage

22: Verteilung der Fluchtfälle auf Monate und Tagesstunden

23: Verteilung der alkoholisch beeinflußten Fluchtfälle auf Monate und Tagesstunden

24: Zusammenfassung der Fluchtfälle nach der Tageszeit in Stundengruppen und Alkoholeinfluß

25: Verteilung der Fluchtfälle auf Hell- und Dunkelstunden

26: Verteilung der alkoholisch unbeeinflußten Fluchtfälle auf Hell- und Dunkelstunden

27: Verteilung der alkoholisch beeinflußten Fluchtfälle auf Hell- und Dunkelstunden

28: Gliederung der Täter nach Tatzeit und Tätigkeit

Tab. 29: Gliederung der Täter nach Teilnahme am Verkehr und Alkoholeinfluß

30: Gliederung der Fluchtfälle nach Fluchtarten und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

31: Gliederung der Fahrzeugführer nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Altersgruppen

32: Gliederung der Fahrzeugführer nach Tätigkeiten und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

33: Gliederung der Fahrzeugführer nach Altersgruppen und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

34: Gliederung der alkoholisch beeinflußten Fahrzeugführer nach Altersgruppen und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

35: Gliederung der Fahrzeugführer nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Tätigkeiten

36: Gliederung der Täter nach Teilnahme am Verkehr und Fahrerlaubnis, soweit sie ihrer bedurften

37: Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Fahrerlaubnis

38: Gliederung der alkoholisch beeinflußten Täter nach Altersgruppen und Fahrerlaubnis

39: Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Alkoholeinfluß

40: Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Alkoholeinfluß und bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Gruppen in West-Berlin (Stand vom 31.12.1956)

41: Gliederung der wegen Trunkenheit verurteilten Täter nach ermitteltem Alkoholgehalt in o/oo und Altersgruppen

42: Gliederung der Täter nach Zurechnungsfähigkeit und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

Nicht ausgewertete Tabellen

Tab. 43: Gliederung der Fluchtfälle nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Fluchtarten

44: Gliederung der alkoholisch beeinflußten Fahrzeugführer nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Altersgruppen

45: Gliederung der wegen Trunkenheit verurteilten Täter nach Altersgruppen und ermitteltem Alkoholgehalt in o/oo

46: Gliederung der Fluchtfälle nach Altersgruppen der Täter und nach verursachten Personenschäden

47: Gliederung der Fluchtfälle nach Tagesstunden und Wochentagen

48: Gliederung der alkoholisch beeinflußten Fluchtfälle nach Tagesstunden und Wochentagen

## Der strafrechtliche Aspekt der Verkehrsunfallflucht

Schon frühzeitig stellte der Straßenverkehr den Gesetzgeber vor Aufgaben besonderer Art. Die Eigenart der motorischen Fortbewegungsmittel erforderte den Erlaß gesetzlicher Regelungen, die nicht nur den Bau und Betrieb der Fahrzeuge in geordnete Bahnen zu lenken, sondern auch den reibungslosen Ablauf des Verkehrs auf den Straßen zu gewährleisten hatten. Daneben erwies es sich bald als notwendig, einer besonderen, dem Kraftverkehr eigentümlichen Gefahr zu begegnen.

Jeder Führer eines Motorfahrzeuges wird durch die Schnelligkeit und Beweglichkeit seines Gefährtes in die Lage versetzt, nach einem Verkehrsunfall unauffällig und meist ungehindert das Weite zu suchen. Dadurch gelänge es ihm, die Aufklärung des Unfallherganges, der Unfallfolgen, seine Bestrafung und nicht zuletzt die Wiedergutmachung des von ihm angerichteten Schadens zu erschweren, wenn nicht unmöglich zu machen. Das hätte wegen des "öffentlichen und privaten Interesses an alsbaldiger Feststellung über Unfallablauf und -beteiligung" [1]* nicht hingenommen werden können. Deshalb sah sich bereits im Jahre 1908 der Gesetzgeber veranlaßt, den in einen Verkehrsunfall verwickelten Kraftfahrer mit der Verpflichtung zur Hilfeleistung und zum Verbleiben am Unfallort zu belasten und die Verletzung dieser Gebote unter Strafe zu stellen (§ 22 Abs. 1 und 2 KFG). [2] Diese Strafnorm blieb unter der Bezeichnung "Fahrerflucht" bis zum Jahre 1940 in Kraft. [3] Zu dieser Zeit wurde die Strafandrohung auf alle an einem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer ausgedehnt und als § 139a in das

---

* Die im Text hochgestellten Ziffern bezeichnen Anmerkungen, die am Schluß zusammengestellt sind (s.S. 111 ff.).

Strafgesetzbuch aufgenommen. Seit dem 3. Strafrechtsänderungsgesetz vom 4. August 1953 ist § 142 StGB für die Bundesrepublik und West-Berlin sedes materiae, und zwar mit unverändertem Inhalt.
§ 142 StGB lautet wie folgt:

" I. Wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeuges oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder mit einer dieser beiden Strafen bestraft.

II. Der Versuch ist strafbar.

III. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Gefängnis nicht unter sechs Monaten oder Zuchthaus."

Nach deutschem Strafrecht hat die Staatsanwaltschaft eine Straftat zu untersuchen und erforderlichenfalls Anklage gegen den Täter zu erheben. Das Strafgericht hat den Täter vor der Verurteilung zu überführen. Der Täter ist nicht verpflichtet, hierbei Hilfe zu leisten; er kann, ohne daß ihm Nachteile erwüchsen, Tatsachen verschweigen, entstellen oder überhaupt die Unwahrheit sagen.

Demgegenüber nimmt § 142 StGB eine ausgesprochene Sonderstellung ein. Er begründet eine besondere Verkehrspflicht, um der "Erschwerung der Sachaufklärung durch Flucht" [4] entgegenzuwirken. Sie besteht darin, daß von jedem an einem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer ein ungewöhnliches, aktives Tun gefordert wird, nämlich eine "passive Feststellungspflicht, deren tragender Grund nicht so sehr etwaige Schuld als vielmehr Gefahr des Beweisverlustes" [5] ist. Allerdings bleibt eine Selbstbegünstigung auch bei einem Verkehrsunfall straflos, da außer dem Verbot, sich räumlich vom Unfallort zu entfernen, für die am Unfall Beteiligten darüber hinaus kein wei-

teres Aufklärungs- oder gar Anzeigegebot besteht.

Diese Strafnorm ist wegen des bei ihr durchbrochenen Prinzips der straflosen Selbstbegünstigung auch heute noch umstritten. Es fehlt nicht an sachverständigen Stimmen, die um der Einheitlichkeit des Strafrechtes willen eine Aufhebung der Wartepflicht fordern. Eine von ihnen schlägt vor, an Stelle des Wartegebotes dem im Zivilprozeß auf Schadenersatz in Anspruch genommenen Flüchtigen die Beweislast zugunsten des an und für sich beweispflichtigen Klägers aufzuerlegen, wie das der Bundesgerichtshof unter ähnlichen Voraussetzungen bereits getan hat (Kunstfehlerhaftung der Ärzte bei fehlenden Behandlungsunterlagen). [6] Gegen diesen Vorschlag spricht indessen die Erwägung, daß sich nach Aufhebung des § 142 StGB angetrunkene Kraftfahrer straflos vom Unfallort entfernen, der Feststellung ihrer Trunkenheit und der daraus folgenden Bestrafung entziehen könnten.

Der äußere Tatbestand der Verkehrsunfallflucht erfordert: Es muß ein Verkehrsunfall eingetreten sein; durch ihn muß einer anderen Person als dem Flüchtigen ein Körper- oder Sachschaden zugefügt worden sein, wobei der letztere über das Ausmaß eines Bagatellschadens hinausgehen muß. Ein Unfall im Sinne des Verkehrsunfallfluchtparagraphen ist nach jüngster Rechtsprechung dann gegeben, wenn der in Geld meßbare Schaden eine Summe von 10,-- DM übersteigt. [7] Demzufolge besteht keine Wartepflicht für den Verkehrsteilnehmer, der, ohne andere zu schädigen, nur sich selbst geschädigt hat. Des weiteren setzt der äußere Tatbestand die räumliche Entfernung vom Unfallort voraus. Dabei ist es gleichgültig, ob es sich beispielsweise um Kraftfahrer, Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer handelt. Es ist ausreichend, daß der Täter nach den Umständen "als Verursacher" des Unfalls "in Frage kommt; Verschulden am Unfall" ist dabei "nach der Rechtsprechung nicht erforderlich. Es genügt, daß jemand durch die Umstände als Verursacher erscheint". [8]

Schließlich muß der Täter die Flucht mit dem Ziele begehen, die Feststellung "seiner Person, seines Fahrzeuges oder der Art seiner Beteiligung" [9] an dem Unfall unmöglich zu machen. Die alternative Aufzählung der einzelnen Feststellungsobjekte macht deutlich, wie weit der Gesetzgeber im Interesse der Beweissicherung gegangen ist und wie wenig Ausnahmen das Entfernungsverbot zuläßt.

Der innere Tatbestand der Strafnorm verlangt, daß der Täter die Flucht vorsätzlich begangen haben müsse. Vorsatz ist dann gegeben, wenn der Flüchtige den unter Strafe gestellten Erfolg gewollt hat (direkter Vorsatz), d.h., daß der Täter in sein Wissen und Wollen die Erkenntnis aufgenommen hat, sein Verhalten habe zur Verursachung des Verkehrsunfalles beigetragen und Feststellungen darüber seien in Kürze zu erwarten. Wie auch sonst im Strafrecht, führt aber schon indirekter Vorsatz (dolus eventualis) zur Bestrafung. Dieser liegt in diesem Zusammenhange vor, wenn der Täter auch bei Zweifel darüber, ob er persönlich den Unfall verursacht habe oder an ihm beteiligt sei, sich im Falle seiner tatsächlichen Beteiligung den Feststellungen entzieht. Ein Verkehrsteilnehmer, dem seine Beteiligung an dem Unfall aus Gründen, die er nicht zu vertreten hat, nicht zu Bewußtsein käme, bliebe demnach straffrei. Mit einer derartigen Schutzbehauptung versuchen viele Fluchttäter, sich vor Gericht zu entlasten, obwohl Unfallumstände und Fluchthergang keine Zweifel daran lassen, daß dem Täter seine Beteiligung an dem Verkehrsunfall bekannt war.

Neben der Bestrafung wegen des Vergehens der Verkehrsunfallflucht erfolgt wie bei den Vergehen der Trunkenheit im Straßenverkehr sofort nach der Ermittlung des Täters in der Regel die vorläufige Beschlagnahme der Fahrerlaubnis durch die Verwaltung, [10] die bei der Verurteilung vom Gericht in einen endgültigen Entzug für mindestens sechs Monate umgewandelt wird. [11] Da diese gesetzliche Mindestsperrfrist erst mit der

Rechtskraft des Urteils beginnt, wird die vom Gesetzgeber verfügte Zeit, in der der Führerschein dem Flüchtigen nicht zur Verfügung stehen soll, erheblich überschritten.

## Verkehrsunfallflucht als gerichtsmedizinisches Problem

Die Verkehrsunfallflucht hat aber nicht nur einen strafrechtlichen Aspekt. Sie stellt sich auch der Gerichtsmedizin als Problem, weil die sie auslösenden menschlichen Antriebe sich möglicherweise als Fehlleistungen erweisen könnten und dadurch die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Flüchtigen einschränken. In der Tat wird auch immer wieder einmal in der Tagespresse darüber berichtet, daß Verkehrsunfallfluchttäter nach der Flucht unsinnige Handlungen begangen hätten, die zu berechtigten Zweifeln an ihrer Zurechnungsfähigkeit Anlaß gegeben haben.

So ist der Fall eines Heranwachsenden bekannt geworden, der nach einem Verkehrsunfall die Flucht ergriff, weil er befürchtete, einen Menschen schwer, wenn nicht tödlich verletzt zu haben. Aus Verzweiflung darüber nahm sich dieser junge Mensch das Leben, wie aus einem hinterlassenen Abschiedsbrief zu entnehmen war. Dieser Fall erwies sich als besonders tragisch, denn die von dem jungen Mann hervorgerufene Verletzung war nicht einmal ernsthafter Natur.

In diesem Zusammenhange drängt sich die Erinnerung an einen anderen Fall von Verkehrsunfallflucht auf, der ebenfalls durch tragische Umstände auffiel. Es handelte sich um einen älteren, unbescholtenen Familienvater, der nach einem Verkehrsunfall, bei dem er auch jemanden schwer verletzt zu haben glaubte, ein so kopfloses Verhalten zeigte, daß an sei-

ner strafrechtlichen Verantwortung für die Flucht allen Ernstes gezweifelt werden mußte. Er verließ fluchtartig Familie und Heim, fuhr plan- und ziellos in Westdeutschland umher und kehrte auf Anraten eines Freundes erst einige Tage später nach Berlin zurück. Hier jedoch erwarb er in einer Apotheke ein freiverkäufliches Schlafmittel und versuchte, sich damit das Leben zu nehmen, ohne zu bedenken, daß ein rezeptfreies Medikament dazu untauglich sein mußte.

Es erhebt sich die Frage, ob es sich bei den berichteten Verhaltensweisen nur um Einzelerscheinungen handelt oder ob sie und andere gerichtsmedizinische Fakten bei einer größeren Anzahl von Verkehrsunfallfluchttatbeständen auftreten oder gar für die Verkehrsunfallflucht typisch sind. Zu ihrer Klärung will die vorliegende Arbeit beitragen.

Die gerichtsmedizinische Literatur enthält, soweit das festgestellt werden konnte, bisher noch keine Spezialdarstellung zu dem vorliegenden Thema. Es liegt eine theoretische Arbeit von RAUCH aus dem Jahre 1957 vor, [12] die die gerichtsmedizinischen und besonders die psychologischen Grundlagen der Verkehrsunfallflucht anhand der dazu im Schrifttum gemachten Anmerkungen aufzuzeigen versucht. Darin wird ausgeführt, daß zur Beurteilung der Gründe, die zum Begehen der Verkehrsunfallflucht veranlaßt haben, nicht vom Verstand des Täters, sondern von dessen Gesamtpersönlichkeit auszugehen sei. [13] Nur sie biete den Schlüssel, um die psychologischen Hintergründe einer solchen Handlung zu erschließen. Von der psychologischen Struktur des Menschen gelte die Modellvorstellung, nach der der Aufbau der Gesamtpersönlichkeit als aus oberen und unteren Schichten bestehend gedacht werde. [14] Diese beiden Komponenten könnten als Unter- und als Oberbau einer Persönlichkeit verstanden werden. Die untere Schicht könne als "endothymer Grund" bezeichnet werden und stelle als "Es-Schicht" die Quelle der menschlichen Trieb- und Gefühlsregungen dar. Diese Kräfte steuerten wiederum die Gestimmt-

heit und das Affektleben des Menschen. Ihr gegenüber stehe der "personelle Oberbau", auch "Ich- oder Personschicht" genannt, die Verstand und Willen eines Individuums ausmachten. RAUCH sieht nun "in diesem endothymen Grund mindestens einen großen Teil der zur Flucht treibenden Faktoren verankert". [15] Das sei dadurch erklärbar, daß die beiden das menschliche Handeln bestimmenden Schichten in fortgesetztem Widerstreit miteinander lägen. Dabei gelinge es dem "endothymen Grund" nur zu oft, Einfluß auf die vom "personellen Oberbau" versuchte Lenkung zu nehmen und nicht selten sogar die "Ich-Schicht" ganz zurückzudrängen. Die unausbleibliche Folge seien dann Fehlleistungen und Kurzschlußhandlungen, ohne daß die Affekthandlung bewußt und erkennbar werde. Es hänge alles davon ab, ob es dem Menschen als potentiellem Täter gelinge, durch intensive und nicht nachlassende Bemühung seiner Tiefenperson bestimmte Haltungen einzuprägen und selbstverständlich zu machen. Daraus entwickle sich dann der Charakter: "festgelegte und einigermaßen gleichbleibende Leitlinien einer Persönlichkeit". [16] Er allein vermöge sich der Triebkraft der Furcht entgegenzustellen, nämlich durch "die in ihm verankerte Verantwortlichkeit". [17] Der zitierte Autor folgert weiter: "Vom gegenseitigen Kräfteverhältnis Klugheit und Verantwortlichkeit einerseits zu Furcht und Egoismus andererseits innerhalb einer Persönlichkeit oder auch innerhalb einer Situation wird es abhängen, ob Verkehrsunfallflucht stattfindet oder nicht." [18] Weiter habe sich gezeigt, daß die Tätigkeit "Kraftfahren" affektiv ausgeübt werde und einen bestimmten, durch äußere Einflüsse wie Lärm, Geschwindigkeit und Blendung begünstigten, seelischen Zustand hervorrufe, der zum Begehen von Verkehrsunfallflucht geneigt mache. Zu dieser Überforderung geselle sich noch "Furcht als Triebkraft", die "immer in Bereitschaft" sei; [19] sie beide seien als unfallverursachende Faktoren anzusehen und disponierten im Ganzen zur Flucht. RAUCH stützt sich dabei auf eine Untersuchung, [20] die bei zweitausend im Ver-

kehr aufgefallenen Kraftfahrern eine innere Unausgeglichenheit und affektive Spannung feststellen konnte. Daraus wird der Schluß gezogen: "Die Gruppe der Kraftfahrer, die die meisten Unfälle verursacht, hat gleichzeitig die geringste Resistenz gegen die Versuchung, sich den Folgen des Unfalls durch die Flucht zu entziehen." [21] Außer der These, "daß es zu einem großen Teil die gleichen Faktoren sind, die in einem Menschen die Disposition zum Verunglücken einerseits, die zum Begehen von Verkehrsunfallflucht andererseits schaffen", [22] findet der Autor noch eine "positive Korrelation zwischen Lebensalter und Verkehrsunfallflucht". [23] Das wird aus der Tatsache geschlossen, daß die Zahl der wegen allgemeiner Verkehrsdelikte in den Jahren 1952/53 Verurteilten bis zum Alter von etwa 25 Jahren stetig zunehme, dann aber wieder abfalle. Im Gegensatz dazu steige die Zahl der wegen Verkehrsunfallflucht verurteilten Täter ebenfalls bis in das Alter von etwa Mitte 20 an, um danach viel langsamer als die allgemeinen Verkehrsdelikte abzufallen. [24] Dazu ist zu bemerken, daß diese Korrelation keine statische, sondern eine dynamische ist und deshalb anhand der am Verkehr teilnehmenden Personen, verglichen mit der Unfallhäufigkeit im allgemeinen, hätte ermittelt werden müssen.

Bei einer kritischen Würdigung des referierten psychologischen Deutungsversuches darf indessen nicht übersehen werden, daß es sich nur um die Darstellung einer theoretisch erschlossenen Fluchtmotivation handelt. Es werden nicht einmal Überlegungen darüber angestellt, ob die versuchte Erklärung der Flucht als einer Primitivreaktion durch die Erfahrungen des Verkehrsalltages in den Bereich des Wahrscheinlichen gerückt wird, geschweige denn, daß versucht wird, sie anhand nachprüfbarer Tatsachen zu erweisen. Aber selbst gegen den Inhalt des Deutungsversuches müssen Bedenken angemeldet werden. Könnte es nicht auch eine, vielleicht nicht einmal kleine Anzahl von Fällen geben, bei denen nicht etwa eine

Überwältigung der "Ich-Schicht" durch die "Es-Schicht", gleichviel aus welchen Gründen immer, eingetreten wäre, sondern bei denen Verstand und Wille des Täters aus einem für ihn wichtigen Anlaß sich mit den aus der Tiefenschicht stammenden Antrieben verbündeten und die Flucht als zielstrebige Handlung bewirkten? Auch unter diesen Umständen hätte die Gesamtpersönlichkeit des Täters die Entscheidung zur Flucht getroffen.

Zu einer ähnlichen Beurteilung gelangt NASS [25], der bei etwa dreissig abgeurteilten Fällen von Verkehrsunfallflucht deren charakterologische Hintergründe begutachtet hat. Dabei unterscheidet er Fälle, in denen die Verkehrsunfallflucht ohne erkennbaren emotionalen Grund von skrupellos egozentrischen Tätern in voller Überlegung begangen worden war, von solchen mit deutlich emotionaler Ursache (Schockerlebnis, unterteilt in Primär- und Sekundärschock; Furcht vor Strafe), bei denen jedoch Alkohol als enthemmendes Moment wirksam war. "Trunkenheit ist nicht nur Primärursache, sondern sie setzt Belastbarkeit, d.h. die psychische Verarbeitung des Unfallerlebnisses herab." [26] Es könne sich daraus eine Schockwirkung entwickeln "insofern, als rationale Gegenkräfte geschwächt bzw. ausgeschaltet werden, so daß emotional gesteuerte Gedanken wie etwa Flucht, Entfernung vom Tatort .... sich umgehend auswirken können .... Charakterlich wenig gefestigte Menschen ...." ebenso wie "kriminell anfällige Naturen sind den psychischen Belastungen, die ein Unfall hervorruft, nicht gewachsen". [27]

Bei dem von NASS seiner Gutachterpraxis entnommenen Material handelt es sich jedoch um ausgewählte Fälle von Verkehrsunfallflucht, denen gewiß Aussagewert zugestanden werden darf. Allerdings kann die kleine Anzahl von Fällen nicht als repräsentativer Querschnitt von Verkehrsunfallflüchtigen bezeichnet werden, so daß auch die zitierten, sicher richtigen Erkenntnisse von NASS an einem größeren und nicht ausgesuch-

ten Material überprüft werden müßten.

Mit der Frage, ob geistesgesunde Personen durch einen selbstverschuldeten Unfall in einen seelischen Ausnahmezustand geraten, aus dem heraus sie im Zustande der Zurechnungsunfähigkeit nach § 51 Abs. 1 StGB Verkehrsunfallflucht begehen, hat sich HIRSCHMANN beschäftigt. Er kommt zu dem Schluß, "daß solche Ausnahmezustände möglich sind, daß es sich aber um höchst seltene Vorkommnisse handelt." [28] Die Befragung eines größeren Personenkreises durch ihn ergab, daß das Unfallgeschehen, besonders wenn es schuldhaft verursacht war, "als unmittelbare seelische Reaktion zu heftigem Schreckerlebnis führen kann, aber nur in seltenen Fällen zur Entwicklung gelangt." [29] Nach HIRSCHMANN sind drei Komponenten für die Auslösung eines psychischen Ausnahmezustandes verantwortlich zu machen: einmal der selbstverschuldete Verkehrsunfall. Zum Zweiten befanden sich die untersuchten Täter "zur Zeit des Unfalls infolge besonderer Lebensumstände (schwere Ehekrisen, unbewältigter Konflikt mit den Eltern, unbewältigte Schuldgefühle aus anderem Anlaß) an der Grenze seelischer Belastbarkeit, wodurch die zur Verfügung stehenden seelischen Kraftreserven weitgehend aufgebraucht waren, so daß es nicht gelang, das Erlebnis des verschuldeten Unfalls, das als weiterer sinnloser Einbruch empfunden wurde, zu assimilieren." [30] Als dritter Faktor spielt die Persönlichkeitsstruktur des Täters eine wesentliche Rolle. Unter den von HIRSCHMANN untersuchten Fluchttätern fanden sich vornehmlich solche, die durch Selbstunsicherheit, Labilität, Primitivität und mangelnde Intelligenz auffielen. Bei ihnen traten dann "Primitivreaktionen nach Art der psychogenen Dämmerzustände" auf, da die "höheren, normalerweise regulierend eingreifenden Persönlichkeitsschichten dürftig entwickelt" waren. [31]

Indessen dürfte es so lange müßig sein, sich in Spekulationen über die Motive der Fluchttäter zu verlieren, wie es nicht gelingt, mit empirischen Methoden herauszufinden, warum die

Täter wirklich flohen. Darum muß untersucht werden: Was sind es für Menschen, die Verkehrsunfallflucht begehen? Sind alle Menschen hierfür gleich anfällig oder gibt es bestimmte Berufs- oder Altersgruppen, bei denen Verkehrsunfallflucht gehäuft auftritt? Überwiegen bei den Tätern skrupellose Egoisten mit kriminellem Einschlag, was vielleicht aus ihren Vorstrafen gefolgert werden könnte? Welche Rolle spielt der Alkoholeinfluß bei der Verkehrsunfallflucht? Lassen sich aus Unfallhergang und Verletzungen sowie aus der Fluchtart Rückschlüsse auf die seelische Betroffenheit der Täter gewinnen? Berufen sich Täter auf körperliche oder geistige Gebrechen und finden sich Anhaltspunkte hierfür? Die Fülle der nicht einmal vollständig aufgeführten Fragen macht deutlich, wie komplex das Problem ist. Ihre Beantwortung hängt ausschließlich von der Vollständigkeit und Güte des vorhandenen Materials ab und kann nur mit den Mitteln der Statistik gelingen.

## Methodik der Untersuchungen

Der zuverlässigste Weg, um das Material für diese Arbeit beizubringen, würde darin bestehen, eine große Anzahl Verkehrsunfallflüchtiger gerichtsmedizinisch zu begutachten und die ihrem Verhalten zu Grunde zu legenden Motive zu analysieren. Daß sich ein solches Vorgehen schon aus rein praktischen Gründen verbietet, bedarf keiner näheren Erläuterung. Auch die Verkehrs- und Kriminalstatistik kommt als Erkenntnisquelle nicht in Betracht, weil sie die speziellen gerichtsmedizinischen Bezüge nicht erfaßt und verarbeitet. Sie vermag zwar, wertvolle Bezugsgrößen zu liefern, sagt aber begreiflicherweise über die äußeren Tatsachen und inneren Tat-

motive nichts aus. Deswegen erwies es sich als notwendig, eine größere Anzahl Strafakten von Verkehrsunfallflüchtigen auszuwerten und aus ihnen statistische Daten zu gewinnen. Nur diesen können Tatsachen entnommen werden, die etwas über die vermuteten gerichtsmedizinisch bedeutsamen Ursachen der Verkehrsunfallflucht auszusagen vermögen. Strafakten aber werden vom Gericht verwahrt und sind nicht jedermann zugänglich. Die von dem Senator für Justiz in Berlin erteilte Genehmigung erschloß den Zugang zu den Gerichtsakten. [32)]

Aus naheliegenden Gründen mußte versucht werden, Strafakten eines begrenzten Zeitraumes zu erhalten. Dieser Untersuchung wurden die Jahre 1956 und 1957 zu Grunde gelegt. Das Ziel war, alle in diesem Zeitraum rechtskräftig gewordenen Verkehrsunfallfluchturteile zu bearbeiten. [33)] Es wurden 796 Strafakten ausgewertet, deren Täter in der Hauptsache erstinstanzlich entweder von Schöffen - oder von Amtsgerichten nach § 142 StGB wegen Verkehrsunfallflucht oder nach § 330a StGB wegen Volltrunkenheit in Verbindung mit Verkehrsunfallflucht rechtskräftig verurteilt wurden. Es handelt sich also bei diesem Material nur um Verkehrsunfallfluchtfälle, deren Täter innerhalb des durch die Jahre 1956 und 1957 begrenzten Zeitraumes flüchtig und innerhalb desselben oder später rechtskräftig verurteilt wurden.

Einige wenige Fälle, deren Verfahren wegen Berufung oder Revision noch nicht abgeschlossen waren, entzogen sich der Auswertung. Sie hätten aber die gewonnenen Einsichten nicht zu beeinflussen vermocht. Wegen der allgemeinen Zunahme von Straßenverkehrsdelikten im Jahre 1957 und der dadurch bedingten Überlastung der Verkehrsgerichte konnte eine nicht geringe Anzahl der 1957 eröffneten Verkehrsunfallfluchtverfahren erst 1958 oder später abgeurteilt werden. Daraus ergibt sich, daß die Zahl der bearbeiteten Verkehrsunfallfluchtfälle wegen der angestrebten Kontinuität des Tatzeitraumes die von der Berliner Kriminalstatistik an verurteil-

ten Fluchttätern registrierte etwas übertrifft.

Bei der Aufstellung der Auswertungsmerkmale war davon auszugehen, daß sich die interessierenden Zusammenhänge nicht unmittelbar aus den Akten ergäben. Soweit Angaben über die Motivation der Verkehrsunfallflucht überhaupt vorhanden, waren sie mit äußerster Vorsicht zu betrachten, da sie nicht der richterlichen Nachprüfung unterlagen, weil ihre Feststellung und Aufhellung weder zum objektiven noch zum subjektiven Tatbestand im Sinne des Strafrechts gehören. Tatsächlich enthielten die Strafakten, abgesehen von denen der Alkoholtäter, nur selten solche Angaben. Auf die Erfassung des wahren Tatmotivs aber kam es an, wenn es gelingen sollte, gerichtsmedizinische Bezüge der Verkehrsunfallflucht aufzuzeigen. Es mußte also ein indirekter Weg beschritten werden, um zu Aussagen über Tatmotive zu gelangen. Dementsprechend war bei der Auswertung alles zu registrieren, was Fluchtmotiv sein konnte, oder zumindest Hinweise darauf zu geben vermochte. Die Vielzahl von Anhaltspunkten, deren Überprüfung für erfolgversprechend gehalten werden durfte, machte ein besonderes Verfahren zur Registrierung und Analyse des so umfangreichen Materials erforderlich. Als ein solches empfahl sich die Verwendung von Lochkarten. Sämtliche Strafakten wurden nach einem vorher festgelegten Schema ausgewertet (s. Lochkartenschlüssel, S.102 ff.). Alle aus dieser detaillierten Fragestellung gewonnenen Tatsachen wurden in einem Vordruck verschlüsselt eingetragen (s.S. 110). Die in diesen Formularen - für jeden Fall eines - enthaltenen Ziffernsymbole konnten dann in die Lochkarten übertragen werden. [34] Die so ermittelten statistischen Ergebnisse wurden, soweit sie nicht im laufenden Text wiedergegeben sind, in Tabellen zusammengefaßt und der Untersuchung am Ende des Textes beigegeben (s. Tab. 1 - 48, S. 55 ff.). Auf eine Auswahl unter den vorhandenen Tabellen wurde bewußt verzichtet, um das gesamte Zahlenmaterial späteren Arbeiten zum Vergleich darbieten zu können.

Schließlich muß noch darauf hingewiesen werden, daß die ausgewerteten Strafakten ausschließlich Verkehrsunfallfluchtdelikte betreffen, die in einem Stadtstaat, nämlich West-Berlin, begangen worden sind. In ihnen spiegeln sich natürlich die einer Großstadt eigenen Verkehrsverhältnisse und Fluchtmöglichkeiten. Daher kann ihnen nur Aussagewert für vergleichbare großstädtische Verkehrs- und Siedlungsverhältnisse zugemessen werden, und auch das nur mit Vorsicht. Ob die Verhältnisse in ländlichen Gebieten mit ihrer anderen Bevölkerungs- und Verkehrsstruktur oder in anderen Großstädten, deren nähere und fernere Umgebung ihren Bewohnern im Gegensatz zu West-Berlin stets offenstehen, die gleichen sein werden, muß dahingestellt bleiben. Ein Vergleich mit den nun folgenden Berliner Ergebnissen muß weiteren Arbeiten überlassen sein, die aber unter gleichen Gesichtspunkten wie den hier angewendeten unternommen werden sollten.

Soweit sich aus den beigefügten Tabellen Unterschiede in der Gesamtzahl der ausgewerteten Verkehrsunfallfluchttatbestände ergeben, beruhen diese auf dem unvermeidlichen Umstand, daß bei den einzelnen Auswertungsobjekten hier und da in den Akten Angaben fehlten. Um die Vergleichbarkeit der errechneten Prozentzahlen nicht zu beeinträchtigen, mußten diese Unterschiede in Kauf genommen werden.

## Geschlecht und Alter der Verkehrsunfallflüchtigen

Geht man von der Voraussetzung aus, daß die Handlungsweise der Frauen stärker durch Einflüsse aus der Tiefenschicht bestimmt sei, als es allgemein bei Männern der Fall ist, dann müßte vermutet werden, daß sich das in einer stärkeren Beteiligung der Frauen an der Zahl der Verkehrsunfall-

flüchtigen ausdrückt. Dem ist indessen keineswegs so; von insgesamt 795 untersuchten Verkehrsunfallfluchttätern entfallen 94,3 % auf Personen männlichen und 5,7 % auf Personen weiblichen Geschlechts (Tab. 1). Das ist nahezu der gleiche Anteil, der als Mittel der Jahre 1956/57 für die Beteiligung der Geschlechter an den West-Berliner Verkehrsunfällen ermittelt werden konnte (95,0 % : 5,0 %). [35] Rein rechnerisch liegt die Beteiligung der Frauen an Verkehrsunfallfluchtfällen zwar um 14 v.H. über deren Anteil an Verkehrsunfällen. Das würde für die Richtigkeit der eingangs geäußerten Vermutung sprechen. Indessen ist eine absolute Zahl von 45 registrierten weiblichen Verkehrsunfallflüchtigen zu gering, um eine derart weitreichende Schlußfolgerung zu rechtfertigen.

Immerhin wäre es denkbar, daß bei Frauen trotz relativ gleichbleibender Beteiligung dennoch eine gewisse Verlagerung von rational zu emotional gestimmten Tätern zu verzeichnen sein könnte. Dagegen scheint jedenfalls die Feststellung zu sprechen, daß von den weiblichen Fluchttätern nur 11,1 %, aber 47,7 % der männlichen Täter unter Alkoholeinfluß standen. Das wird um so deutlicher, wenn man zusätzlich noch die Aufgliederung der vorbestraften Täter und der vorbestraften Alkoholtäter nach dem Geschlecht heranzieht. Danach haben sich Frauen in wesentlich geringerem Maße strafbare Handlungen zuschulden kommen lassen. Von ihnen sind nämlich nur 8,8 % vorbestraft, während männliche Täter zu 39,1 % früherer Straftaten wegen verurteilt wurden. Bei den vorbestraften Frauen ist der Alkoholeinfluß null, während sich unter den vorbestraften Männern 59,0 % Alkoholtäter fanden. Von den nicht vorbestraften weiblichen Tätern standen 12,2 % unter der Wirkung geistiger Getränke, von den nicht vorbestraften Männern 40,3 % (Tab. 3/4). Es besteht also eine Tendenz, daß - zumindest bei den Frauen - im Hinblick auf die Flucht Vorstrafen und Alkohol eher alternativ als kumulativ wirken. Das spricht ebenfalls für die

Annahme, daß bei den Frauen keine Verschiebung zu emotional bedingtem Fluchtverhalten vorliegt. Allerdings wäre auch diese Annahme noch anhand umfangreicheren Materials nachzuprüfen.

Werden die einzelnen Flüchtigen nach Altersgruppen gegliedert, so fällt auf, daß die Gruppe der 45 bis unter 50-Jährigen mit 12,3 % der Täter an der Spitze steht. Ihr folgt die Gruppe der 21 bis unter 25-Jährigen mit einer Beteiligung von 11,7 %. Daran schließen sich an die Gruppen der 25 bis unter 30-Jährigen mit 11,2 %, die der 50 bis unter 55-Jährigen mit 11,1 %, die der 40 bis unter 45-Jährigen mit 10,8 % und die der 18 bis unter 21-Jährigen mit 9,8 % (Tab. 1). Danach wären es also vorwiegend jüngere und ältere Jahrgänge, die sich eine Verkehrsunfallflucht haben zuschulden kommen lassen.

Indessen kann den absoluten Zahlen kein endgültiger Aussagewert beigemessen werden, weil nur die Bezugnahme auf die Gesamtbesetzung dieser Altersklassen echte Relationen ergibt. Zu diesem Zweck wurde in Tab. 2 die absolute Zahl dieser Verkehrsunfallfluchttäter auf je 100 000 Westberliner Einwohner dieser Altersklassen bezogen. Hieraus ergibt sich, daß in ganz auffallender Weise die jüngeren und mittleren männlichen Jahrgänge an der Verkehrsunfallflucht beteiligt sind. Die Verhältniszahlen der 18 bis unter 45 Jahre alten Täter überschreiten die von 108 für die Insgesamtzahl der Männer ganz erheblich und liegen zwischen 194 und 133 (45 bis unter 50-Jährige 112). Die der 18 bis unter 40-Jährigen liegen sogar über 150.

Es kann von der Voraussetzung ausgegangen werden, daß der relativ hohe Anteil jüngerer Menschen an der Verkehrsunfallflucht, die so eminent hohe Beteiligung der mittleren Jahrgänge ebenso wie die niedrigen Verhältniszahlen der Älteren

auf charakteristische Eigenschaften dieser Gruppen zurückgeführt werden müssen. Für die Jüngeren dürfte die Verkehrsunfallflucht vorwiegend das Ergebnis eines bewußten und zielstrebigen Handelns sein, was dadurch bewiesen wird, daß auf die Gruppe der 14 bis unter 25-Jährigen (zusammen 23,5 % der Täter) sämtliche gestohlenen und 2/3 der unbefugt in Gebrauch genommenen Fahrzeuge entfallen (Tab. 33). Diese Feststellung wird noch dadurch unterstrichen, daß auf die 14 bis unter 18-Jährigen und die 18 bis unter 21 Jahre alten Flüchtigen nur ein relativ geringer Prozentsatz an Alkoholtätern kommt, nämlich 12,5 % und 28,2 %, und daß der Alkoholeinfluß bei den 21 bis unter 25-Jährigen mit 44,1 % nicht unerheblich unter dem Spitzenwert von 60,2 % liegt (Tab. 39). Es handelt sich also bei der Verkehrsunfallflucht dieser Gruppen um Motivkomplexe, die weitgehend in das Jugendproblem der heutigen Zeit verwoben zu sein scheinen. Vermutlich sind Unreife, mangelnde Charakterfestigkeit, Leichtsinn und die bewußte Mißachtung der staatlichen Rechtsordnung die zur Flucht führenden Antriebe gewesen. Der hohe Anteil der mittleren Jahrgänge wird möglicherweise durch die diesen Altersklassen nachgewiesene hohe Beteiligung von Vorbestraften und Alkoholtätern erklärt. Hierüber wird noch später in den entsprechenden Abschnitten zu handeln sein (s.S.22 ff. und S.46 ff.). Schließlich dürfte eine bei den Älteren im Laufe des Lebens und Existenzkampfes erhärtete Charakterfestigkeit für die relativ geringe Beteiligung dieser Altersklassen verantwortlich sein. Möglicherweise haben die Angehörigen der älteren Jahrgänge auch größeren Respekt vor den staatlichen Geboten erworben. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, daß bei diesen Jahrgängen die Anzahl an vorbestraften und alkoholbeeinflußten Tätern relativ gering ist (Tab. 6, 39 und 40). Abschließend muß festgestellt werden, daß sich die auf S. 8 zitierte, von RAUCH ermittelte, positive Korrelation zwischen Alter und Verkehrsunfallflucht aus dem untersuchten Material nicht entnehmen läßt, wie die vorstehenden Feststellungen be-

weisen; abgesehen davon, daß die von RAUCH benutzten Zahlen auf die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge hätten bezogen werden müssen.

In diesem Zusammenhang seien die Zahlen über Verkehrs- und Unfallbeteiligung der einzelnen Altersklassen aus einer unveröffentlichten Untersuchung des Medizinisch-Psychologischen Instituts für Verkehrs- und Betriebssicherheit in Köln angeführt, [36] die mit der hier ermittelten Fluchthäufigkeit verglichen werden sollen.

| Altersgruppen | Verkehrsbeteiligung in % in Köln | Unfallbeteiligung in % in Köln | Fluchthäufigkeit in % in West-Berlin |
|---|---|---|---|
| unter 18 | - | 1,3 | 2,0 |
| 18 - unt. 25 | 11,3 | 24,6 | 21,5 |
| 25 - " 35 | 25,5 | 30,6 | 21,6 |
| 35 - " 45 | 24,7 | 18,9 | 20,1 |
| 45 - " 55 | 24,4 | 15,4 | 23,4 |
| 55 - " 65 | 11,5 | 8,1 | 7,7 |
| 65 → | 2,6 | 1,1 | 3,7 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Da die Verkehrsbeteiligung der einzelnen Altersklassen durch Befragung von 11 676 Kraftfahrern im Stadtgebiet von Köln und ihre Unfallbeteiligung an 567 im ersten Halbjahr 1960 dort verunglückten Autofahrern ermittelt wurde, können die Zahlen als repräsentativer Querschnitt hinsichtlich der Beteiligung der verschiedenen Altersgruppen angesehen werden. Beim Vergleich des Zahlenmaterials fällt zunächst auf, daß die Unfallhäufigkeit bei den Jugendlichen, Heranwachsenden und Jungerwachsenen erheblich höher ist, als ihre Verkehrsbeteiligung erwarten läßt. Bei der folgenden Altersgruppe (25 bis unter 35) entsprechen sich Verkehrs- und Unfallbeteiligung ungefähr; mit zunehmendem Alter nimmt die Beteiligung an Unfällen jedoch ab. Vergleicht man Fluchthäufigkeit und

Verkehrsteilnahme, so entsprechen sich die Zahlen in etwa, mit Ausnahme der bei den 14 bis unter 25-Jährigen, die erwartungsgemäß eine hohe Fluchthäufigkeit aufweisen. Bei einem Vergleich von Unfall- und Fluchthäufigkeit schließlich überrascht die Tatsache, daß die Gruppe der 45 bis unter 55-jährigen Verkehrsteilnehmer bei einer Unfallbeteiligung von 15,4 % mit einer Fluchthäufigkeit von 23,4 % belastet ist; allerdings stimmt letztere in etwa mit ihrer Beteiligung am Straßenverkehr überein. Das widerspricht den bisher vorgelegten Untersuchungsergebnissen einigermaßen, denen zufolge es ja die jüngeren und mittleren Jahrgänge sind, die zur Verkehrsunfallflucht neigen. In dem vorliegenden Material findet sich kein Anhalt für eine Erklärung der Diskrepanz zwischen Verkehrsteilnahme, Flucht- und Unfallhäufigkeit bei den älteren Kraftfahrern. Vermutlich wird sie in der ungewöhnlichen Altersstruktur der Westberliner Bevölkerung und damit auch der Verkehrsteilnehmer begründet sein.

Die Verhältniszahlen für die weiblichen Täter weisen in den einzelnen Altersgruppen so beträchtliche Schwankungen auf, daß angesichts der geringen Beteiligung von Frauen an den ausgewerteten Fluchtfällen auf eine Erörterung verzichtet werden darf.

Berufliche Gliederung der Verkehrsunfallflüchtigen

Die Frage nach der sozialen Gliederung der Täter vermag interessante Aufschlüsse über die möglichen zur Verkehrsunfallflucht führenden Motive zu geben. In diesem Zusammenhang fällt einmal in der Tabelle 5 die verhältnismäßig hohe Beteiligung der Arbeiterschaft an der Verkehrsunfallflucht

auf. Sie stellt 51,1 % der Täter. In dieser Zahl sind die Berufskraftfahrer enthalten, die als Arbeiter angesehen werden dürfen, da sie der Invalidenversicherungspflicht unterliegen. Dagegen finden sich unter den Fluchttätern nur 18,5 % Angestellte und Beamte (incl. leitende Vertreter dieser Gruppe). Dieser relativ niedrige Anteil der Angestellten- und Beamtenschaft spricht dafür, daß die diesem Berufsstand angehörenden Menschen, vermöge ihrer Erziehung und Ausbildung, ihrer im Beruf übernommenen Aufgaben und Pflichten, ein höheres Verantwortungsbewußtsein zu entwickeln scheinen als die Arbeiterschaft. Ihre relativ geringere Beteiligung an der Verkehrsunfallflucht bekommt dazu größeres Gewicht durch die dieser Berufsgruppe gegebene größere finanzielle Möglichkeit zur Motorisierung, wie sich aus der Zulassungsstatistik des Bundeskraftfahramtes für West-Berlin ergibt. Verglichen mit den Arbeitern, konnten mehr als doppelt so viele Angestellte Kraftfahrzeuge zulassen. [37] Man muß sich aber darüber im klaren sein, daß das Eigentum am Kraftfahrzeug für diese Schlußfolgerung letztlich nicht entscheidend sein kann, sondern nur die Führung eines solchen, die dann zu der zurückgelegten Kilometerzahl in Beziehung gesetzt werden müßte.

Sehr aufschlußreich ist weiter die Tatsache, daß 21,3 % der Verkehrsunfallfluchttäter selbständige Gewerbetreibende und Angehörige freier Berufe gewesen sind. Gerade diese Berufsgruppe ist in besonderem Maße auf den Betrieb eines Kraftfahrzeuges zur Ausübung des Gewerbes und zur Wahrnehmung wirtschaftlicher Interessen angewiesen. Die uneingeschränkte Möglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeuges ist hier geradezu existenznotwendig und allein durch den ungestörten Besitz der Fahrerlaubnis gewährleistet. Die schon genannte, zum Bereich der Arbeiterschaft gehörende Berufsgruppe der Berufskraftfahrer, die zu 18,9 % an den Verkehrsunfallfluchtfällen beteiligt ist, bedarf in gleicher Weise des Führerscheins zur Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit.

Somit kann festgestellt werden, daß 40,2 % der Täter (21,3 % selbständige Gewerbetreibende und freie Berufe sowie 18,9 % Berufskraftfahrer) aus den angeführten Gründen ein Interesse daran gehabt haben dürften, im Besitz ihrer Fahrerlaubnis zu bleiben. Jeder Kraftfahrer weiß aber, daß ein schuldhaft verursachter Verkehrsunfall mit einer Führerscheinentziehung bedroht ist, besonders, wenn Alkoholeinfluß vorgelegen hat, und daß sich hierbei Vorstrafen, gleich welcher Art, nachteilig auswirken müssen. Aus diesen Überlegungen ergibt sich der Schluß, daß 40,2 % der Verkehrsunfallflüchtigen ein nachhaltiges Interesse daran haben müßten, sich der Feststellung ihrer Person und der durch einen möglichen Führerscheinentzug entstehenden Gefährdung ihrer wirtschaftlichen Existenz zu entziehen.

Untersucht man die einzelnen Berufsgruppen auf ihre alkoholische Beeinflussung hin, so zeigt sich, daß die Gruppe der Angestellten und Beamten, leitende inbegriffen, den relativ höchsten Anteil aufweist. Von ihnen beging mehr als die Hälfte, nämlich 54,8 %, die Verkehrsunfallflucht unter dem Einfluß geistiger Getränke. Bei der Gruppe der Arbeiter finden sich aber auch 48,2 % Alkoholtäter. Auf die selbständigen Gewerbetreibenden und freien Berufe entfallen 43,7 % und auf die Berufskraftfahrer immerhin 42,6 % angetrunkene Täter (Tab. 5). Der Einfluß des Alkohols ist bei allen Berufsgruppen so erheblich, daß aus der relativ geringfügigen Differenz keine Schlüsse gezogen werden können. Allenfalls darf gesagt werden, daß der relativ niedrige Prozentsatz alkoholischer Beeinflussung bei den selbständigen Gewerbetreibenden und freiberuflich Tätigen sowie bei den Berufskraftfahrern mit einer diesen Berufsgruppen eigenen Furcht vor der durch den Alkoholeinfluß bedingten Existenzgefährdung zu erklären ist.

Die Vorstrafen der Verkehrsunfallflüchtigen

Art und Anzahl der den Fluchttätern nachzuweisenden Vorstrafen werden wesentliche Aufklärung darüber geben können, ob sie als Ursache einer Verkehrsunfallflucht in Betracht kommen. Die allen Vorbestraften gemeinsame Furcht vor den aus früheren Rechtsbrüchen sich ergebenden Nachteilen kann angesichts eines Verkehrsunfalles möglicherweise ein wichtiges Motiv gewesen sein, die zu erwartende neuerliche Begegnung mit Polizei und Gerichten unter allen Umständen zu vermeiden. Das dürfte besonders dann gegeben sein, wenn noch andere Tatumstände, wie Alkoholeinfluß, Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften usw., hinzutreten, die allein schon den Entschluß zur Verkehrsunfallflucht hätten begründen können.

Es besteht aber noch ein besonderer Anlaß, die Vorstrafen der Täter zu untersuchen. Wie bereits auf S. 8 dargelegt wurde, ist RAUCH zu dem Ergebnis gekommen, daß die Faktoren, die zum Erleiden eines Unfalls disponierten, auch für den Entschluß verantwortlich zu machen seien, Verkehrsunfallflucht zu begehen. Er gelangt folgerichtig zu der weiteren Vermutung, daß die Gruppe der Kraftfahrer mit den meisten Verkehrsunfällen auch den größten Anteil an Verkehrsunfallflüchtigen stellen müsse. Die Richtigkeit dieser Hypothese kann letzten Endes nur an den Vorstrafen der Täter erwiesen werden. In diesem Zusammenhang darf nämlich angenommen werden, daß es sich bei der unterstellten Tendenz zum Erleiden von Unfällen um verschuldete Verkehrsunfälle handelt. Diese müssen aber bei vielen Verkehrsunfallflüchtigen zu einer Bestrafung geführt haben und aus dem Strafregister zu entnehmen sein, weil nicht erwartet werden kann, daß die untersuchten Verkehrsunfallfluchttatbestände der Jahre 1956/57 Personen betreffen, die einen Verkehrsunfall erstmalig verschuldet haben. Außerdem wäre damit zu rechnen, daß sich als Folge früherer Verkehrs-

unfälle auch Vorstrafen wegen Verkehrsunfallflucht in größerem Umfange in den Zahlen niedergeschlagen hätten. Ebensowenig, wie man nämlich vermuten kann, daß die untersuchten Verkehrsunfallfluchttäter erstmalig einen Verkehrsunfall verursachten, dürfte angenommen werden, daß die Verkehrsunfallflucht nicht auch schon früher die Folge von Verkehrsunfällen gewesen sei. Sollte sich indessen ergeben, daß sich in den Vorstrafen weder eine angemessene Zahl von Verkehrsdelikten noch von Fluchtfällen fände, dann könnte der von RAUCH behauptete Kausalzusammenhang als widerlegt gelten.

Des weiteren darf nicht übersehen werden, daß einschlägige Vorstrafen von solchen unterschieden werden müssen, die außerhalb des Straßenverkehrs begangene Delikte ahnden. Naturgemäß werden Verkehrsvorstrafen einen größeren Anlaß zur Verkehrsunfallflucht geboten haben, denn jede neue Übertretung oder jedes weitere Vergehen führen zu immer empfindlicheren Strafen und zu längeren Zeiträumen des Führerscheinentzuges. Da die Vorbestraften das wohl wissen, hätten sie unmittelbaren Anlaß, zumindest bei sehr vielen als Vergehen im Straßenverkehr bezeichneten Delikten, in jedem Falle aber bei dem Vergehen der Trunkenheit, der Strafverfolgung aus dem Wege zu gehen.

Ein nicht weniger dringender, wenn auch mehr indirekter Grund zur Verkehrsunfallflucht wird den Tätern zu unterstellen sein, die sich früher bereits gegen die Bestimmungen des allgemeinen Strafrechts vergangen haben. Das umsomehr, als diesen Vorbestraften nicht bekannt sein dürfte, daß der Strafrichter in Verkehrssachen nicht gezwungen ist, wegen einer aus dem allgemeinen Strafrecht verhängten Strafe dem verkehrsstrafrechtlich bisher Unbescholtenen eine Strafaussetzung zur Bewährung zu versagen.

Die Vorstrafenstatistik ist in den Tabellen 6 bis 11 enthalten. Vorweg sei bemerkt, daß die in den Tabellen 6 bis 8 und 9 enthaltenen Angaben über vorbestrafte Verkehrsunfall-

flüchtige die mögliche mehrfache Bestrafung eines Täters nicht berücksichtigen. Sie sind lediglich durch einfache Auszählung der Personen gewonnen, die überhaupt vorbestraft waren. Demgegenüber beruhen die in den Tabellen 10 und 11 enthaltenen Angaben auf der Auswertung der einzelnen Delikte. Da beispielsweise eine Verkehrsstrafe mehrere Deliktstatbestände umfassen kann, erscheint der vorbestrafte Flüchtige bei jedem einzelnen der zusammengehörenden Straftatbestände als Deliktstäter, so daß deren Gesamtzahl höher als die in den Tabellen 6 bis 9 gewonnene sein muß. Diese unterschiedliche Auszählung ist bei einem Vergleich der verschiedenen Tabellen zu berücksichtigen.

Als Ergebnis der Auswertung der Tabellen 6 bis 9 kann festgestellt werden, daß die Verkehrsunfallflucht beinahe als Delikt von Tätern mit kriminellem Einschlag bezeichnet werden kann. Nahezu die Hälfte aller Alkoholtäter ist vorbestraft, nämlich 47,0 %. Selbst bei den nüchternen Tätern sind es noch 28,2 % und bezogen auf die Gesamtzahl der Fluchttäter 36,7 %, also mehr als ein Drittel.

Von den verschiedenen Berufsgruppen weisen die un- oder angelernten Arbeiter den höchsten Anteil an Vorbestraften auf, nämlich 48,6 %. An zweiter Stelle stehen die Berufskraftfahrer, von denen immerhin 39,2 % straffällig geworden waren. Allerdings stellen auch die selbständigen Gewerbetreibenden und freien Berufe 38,9 % Vorbestrafte. Aber selbst bei allen anderen Berufsgruppen fällt der hohe Anteil der Vorbestraften mit über 30 % auf (Tab. 8). Die relativ hohe Zahl der vorbestraften un- oder angelernten Arbeiter erklärt sich möglicherweise aus der Zugehörigkeit der Täter zu dieser Berufsgruppe. Da bei allen anderen Berufsgruppen der Anteil der Vorbestraften keine großen Abweichungen zeigt, dürften sich weitere Schlüsse erübrigen.

Die Aufgliederung der vorbestraften Täter ergibt durchweg höhere Beteiligungsquoten der Vorbestraften bei den alkoho-

lisch beeinflußten Verkehrsunfallfluchttätern, was als Beweis dafür gelten kann, daß Vorstrafen und Alkoholeinfluß zwar isoliert betrachtet werden können, hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Fluchtentschluß aber komplex gewirkt haben müssen (Tab. 7).

Der Anteil der Verkehrsvorstrafen an den Gesamtvorstrafen ist, wie die Tabellen 10 und 11 zeigen, außerordentlich hoch. Von 766 Vorstrafen entfallen 437, das sind 57,0 %, auf Verkehrsvorstrafen einschließlich Übertretungen. Das ist mehr als die Hälfte. Bei den Vorstrafen der alkoholisch beeinflußten Fluchttäter sind es sogar 59,2 % (276 von 466). Der Anteil der Verkehrsvorstrafen an den Gesamtvorstrafen bei den nüchternen Verkehrsunfallflüchtigen beträgt demgegenüber 53,6 % (161 von 300). Diese Feststellungen vermöchten die von RAUCH behaupteten Zusammenhänge beinahe zu stützen, wenn sich nicht ergäbe, daß im Vergleich zu dem hohen Anteil der Verkehrsdelikte an den Vorstrafen die Verkehrsunfallfluchttatbestände außerordentlich gering wären. Die nach der Hypothese von RAUCH erwartete, zu den Verkehrsvorstrafen in angemessenem Verhältnis stehende Anzahl von Verkehrsunfallfluchtvorstrafen hat sich demnach nicht bestätigt. Es finden sich nur 16 Vorstrafen wegen einer begangenen Verkehrsunfallflucht, wobei 8 auf die Gruppe der nüchternen und 8 auf die der Alkoholtäter entfallen. Nur 2,1 % (16 von 766) aller festgestellten Vorstrafen ergingen auf Grund einer Verurteilung nach § 142 StGB (Tab. 10 und 11). Merkwürdigerweise waren es bei den nüchternen Flüchtigen 2,6 % (8 von 300), während der Anteil bei den alkoholisch beeinflußten Tätern nur 1,7 % betrug (8 von 466; Tab. 10 und 11). Diese Feststellungen widersprechen den bisherigen Erfahrungen und lassen vermuten, daß die Verkehrsunfallflucht von den Tätern in voller Überlegung und nicht allein auf Grund eines nur psychologisch erklärbaren Sieges der Primitivperson über Verstand und Willen begangen wurde, wenn auch offenbleiben muß, ob dieser relativ geringen Differenz

der ermittelten Zahlen eine statistische Signifikanz zugestanden werden darf.

Die Struktur der Vorstrafen weist bei der Gruppe der Alkoholtäter und der der nüchternen Flüchtigen charakteristische Unterschiede auf. Von den der ersten Gruppe nachgewiesenen Verkehrsvorstrafen entfallen 40,9 % (89 Deliktstäter mit 113 Delikten) auf das Vergehen und die Übertretung der Trunkenheit im Straßenverkehr (fahrlässige Verkehrs- und Transportgefährdung nach §§ 315a Abs. 1, Ziff. 2, 316 Abs. 2 StGB und § 2 StVZO), [38] von den der nüchternen Fluchttäter aber nur 16,1 % (22 Deliktstäter mit 26 Delikten). Demgegenüber sind aber an den Verkehrsvorstrafen der nüchternen Fluchttäter Übertretungen gegen die Straßenverkehrsgesetze zu 50,9 % beteiligt, an denen der Alkoholtäter nur 27,9 %. Aus dem Umstand, daß sowohl bei der Gruppe der Alkoholtäter als auch bei der der nüchternen Flüchtigen Alkoholeinfluß und Übertretungen relativ gesehen in gleichem Maße an deren Verkehrsvorstrafen beteiligt sind ( 68,8 % : 70,0 %), kann nicht geschlossen werden, daß die den Alkoholtätern eigene, prozentual niedrigere Beteiligung an Übertretungen sich durch die höhere an Vorstrafen wegen Trunkenheit erkläre. Denn nach den absoluten Zahlen verhalten sich beide Gruppen bezüglich der Übertretungen beinahe gleich (nüchterne Fluchttäter: 47 Deliktstäter mit 82 Delikten; Alkoholtäter: 49 Deliktstäter mit 77 Delikten). An dem Vergehen - Fahren ohne Führerschein (§ 24 Abs. 1 StVG) und fahrlässige Körperverletzung in Verbindung mit einem Verkehrsunfall (§§ 223 ff. StGB) - sind sowohl die Gruppe der alkoholisch beeinflußten wie die der nüchternen Täter relativ gleich beteiligt (Tab. 10).

Von den allgemeinen Straftaten lassen nur Widerstand gegen die Staatsgewalt (§§ 110 ff. StGB), Hausfriedensbruch (§§ 123/24 StGB) und fahrlässige sowie vorsätzliche Körperverletzung (§§ 223 ff. StGB), die, wie die Erfahrung lehrt, vorwiegend im Rauschzustand begangen werden, eine doppelt so

hohe Beteiligung der deshalb vorbestraften Alkoholtäter erkennen. Alle anderen Delikte, wie Diebstahl (§§ 242 ff. StGB), Raub und Erpressung (§§ 249 ff. StGB), Begünstigung und Hehlerei (§§ 257 ff. StGB), Betrug und Untreue (§§ 263 ff. StGB) sowie Urkundenfälschung (§ 267 StGB), sind von beiden Tätergruppen in etwa gleicher Häufigkeit begangen worden (Tab. 11). Im übrigen fällt auch bei den Delikten Fahren ohne Führerschein, fahrlässige Verkehrs- und Transportgefährdung sowie bei den Verkehrsübertretungen die den Vermögensdelikten eigentümliche größere Anzahl von Straftaten auf, als der Zahl der Deliktstäter entspräche. Daraus erhellt, daß diese Verkehrsstraftaten ebenfalls zu den sogenannten Rückfalldelikten gehören.

In der Regel kommt das Gericht dem unbescholtenen Straffälligen dadurch entgegen, daß eine verhängte Gefängnis- oder Haftstrafe für einen vom Gericht festgesetzten Zeitraum - meist handelt es sich dabei um mehrere Jahre - ausgesetzt wird, um dem Täter Gelegenheit zur Bewährung zu geben. Immerhin sind es 28 Verkehrsunfallfluchttäter (3,5 %), die sich zur Zeit des Unfalles derart strafrechtlich zu bewähren hatten (Tab. 12). Sie hatten allen Grund, sich der Feststellung ihrer Person durch die Flucht zu entziehen. Andernfalls hätten sie die zur Bewährung ausgesetzte Strafe neben der wegen des Verkehrsunfalles zu erwartenden verbüßen müssen.

In einer ähnlichen Zwangslage befand sich eine, wenn auch nur kleine, 15 Täter ausmachende Gruppe (1,8 %); gegen sie war bereits ein Strafverfahren anhängig, so daß sie deswegen die durch einen Verkehrsunfall heraufbeschworenen Komplikationen zu fürchten hatte (Tab. 13).

Hergang und Folgen der die Verkehrsunfallflucht auslösenden Verkehrsunfälle

Obwohl keine große Wahrscheinlichkeit bestand, aus der Art des Zustandekommens der Verkehrsunfälle Aufschlüsse über die Ursachen der Verkehrsunfallflucht zu erhalten, wurde diese vorsichtshalber bei der Auswertung des Materials mitberücksichtigt. Es erschien angebracht, bei der Rubrizierung der Unfallumstände die Beschädigung fremder, bewegter Objekte, wie die von Kraftfahrzeugen durch falsches Überholen oder durch Nichtbeachten der Vorfahrt, von der fremder, unbewegter oder unbeweglicher Gegenstände zu trennen. Darum wurden alle Fälle in einer Rubrik zusammengefaßt, bei denen die Täter beim Parken oder Rangieren fremde Fahrzeuge beschädigten (Mehrzahl der Fälle) oder bei denen sie auf Verkehrszeichen, Absperrungen von Baustellen, Laternen-Masten, Trenngitter oder sonstige Hindernisse auffuhren. Die Untersuchung des Zahlenmaterials ergab hierbei, daß knapp dreiviertel aller Unfälle, nämlich 73,8 %, durch Auffahren auf unbewegte Objekte verursacht worden sind. Auf falsches Überholen waren nur 6,8 % und auf die Nichtbeachtung der Vorfahrt 2,3 % der Fälle zurückzuführen. 17,1 % aller Unfälle ließen sich nicht in dieses Schema einordnen, weil andere Ursachen für den Verkehrsunfall verantwortlich zu machen waren (Tab.14). Dieses Ergebnis bekräftigt die im bisherigen Verlaufe der Untersuchung gewonnene Überzeugung, daß es sich bei der Verkehrsunfallflucht um ein Delikt handelt, das aus klar ersichtlichen Motiven heraus begangen wird. Welcher andere Schluß sollte sich aus der großen Anzahl von Verkehrsunfallfluchtfällen ergeben, bei denen der Unfallgeschädigte nicht anwesend war, als der, daß die Täter die ihnen durch die Unfallumstände gegebene Chance zur unbemerkten Flucht ausnutzen wollten?

Es sei noch angefügt, daß 84,2 % der Alkoholtäter derartige

Auffahrunfälle verursachten, von den nüchternen Verkehrsunfallflüchtigen jedoch nur 65,0 %. Geht man aber von der Gesamtzahl der Auflaufunfälle aus, so waren es nur 52,2 %, bei deren Zustandekommen Alkoholeinfluß eine Rolle spielte. Hiernach handelt es sich also um eine Unfallart, die nicht allein auf Trunkenheit zurückgeführt werden kann. An den durch falsches Überholen verursachten Unfällen war Alkoholeinfluß zu 35,2 % und an den durch Vorfahrtsverletzungen gesetzten Schäden nur zu 27,8 % beteiligt (Tab. 15).

Anzahl und Schwere der von den Verkehrsunfallfluchttätern anderen Personen zugefügten oder selbst erlittenen Körperverletzungen erlauben Rückschlüsse auf die seelische Verfassung der Täter. Vorsichtshalber sind Gehirnerschütterungen 1. Grades (commotio cerebri) zu den mittelschweren Verletzungen gezählt worden, weil bei ihnen die Möglichkeit eines Schocks nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann. So sind unter leichten Verletzungen nur Prellungen, Quetschungen, Schnittwunden oder Stauchungen zu verstehen. Frakturen dagegen sind, mit Ausnahme der Schädelbasisfraktur als einer schweren Verletzung, der Gruppe der mittleren Verletzungen zugerechnet worden. Die Untersuchung der Verkehrsunfallfluchtfälle zeigt, daß 82,7 % von ihnen keine Personenverletzungen aufweisen; in nur 17,3 % der Fälle wurden demnach Körperverletzungen verursacht. Davon waren 15,0 % Verletzungen leichterer Art, während nur 1,7 % der Fälle mit mittelschweren und 0,6 % mit schweren Körperverletzungen, einschließlich solcher mit tödlichem Ausgang, einhergingen (Tab. 16). Es haben sich auch nur 68 Täter bei dem Unfall selbst verletzt (Tab. 17), das sind 8,8 % von den in der Tabelle 16 erfaßten Verkehrsunfallflüchtigen. Von den Eigenverletzungen der Täter gehören aber 64, das sind 94,1 %, zu den leichten und die restlichen 5,9 % (4 Fälle) auch nur zu den mittelschweren Körperverletzungen. Daraus kann der Schluß

gezogen werden, daß das nahezu völlige Fehlen von gravierenden Selbstverletzungen neben dem so verschwindend geringen Anteil mittlerer und schwerer Körperverletzungen (zusammen 2,3 %) eine Rückwirkung auf die Psyche der Täter und damit das Vorliegen eines Unfallschocks bei der Verkehrsunfallflucht ausgeschlossen erscheinen lassen.

Bei den Personenschäden fällt noch auf, daß die leichten Verletzungen zu 36,4 % von Alkoholtätern verursacht wurden, die mittleren dagegen nur zu 23,1 %. Das deutet darauf hin, daß betrunkene Kraftfahrer sich möglicherweise vorsichtiger im Straßenverkehr verhalten (Tab. 18). Interessant ist auch die Beobachtung, daß von den mittelschweren Verletzungen insgesamt 16,6 % und von den schweren sogar 25,0 % durch Täter verursacht wurden, die sich das Unfallfahrzeug rechtswidrig angeeignet hatten (Tab. 19). Hiernach kann auch bei diesen Tätern von Schock keine Rede sein. Das einzige Motiv zur Flucht ist bei ihnen in dem Bewußtsein zu sehen, sich einer strafbaren Handlung schuldig gemacht zu haben und der ihr drohenden Bestrafung aus dem Wege zu gehen.

Bei der Abgrenzung der Sachschäden ergeben sich Schwierigkeiten, da die Strafakten die Höhe des entstandenen Schadens nicht immer in DM ausweisen. In solchen Fällen mußte natürlich aus der Schadensbeschreibung der zur Instandsetzung erforderliche Geldbetrag geschätzt werden. Unter leichten Sachschäden wurden solche verstanden, deren Höhe DM 150,-- nicht überstieg, unter mittleren solche in Höhe von DM 151,-- bis DM 500,--. Was über DM 500,-- lag, wurde als schwerer Sachschaden angesehen.

Die Auswertung ergibt, daß 70,3 % aller Täter leichte Sachschäden, 22,7 % solche mittleren Grades und nur 4,0 % solche schweren Ausmaßes verursachten. Abgesehen davon, daß eine Verkehrsunfallflucht dem Täter niemals materielle Vorteile einbringt, weil der verursachte Schaden in jedem Falle von seiner Haftpflichtversicherung getragen werden muß, und er

den eigenen selber zu bezahlen hat - gleichgültig, ob geflohen oder nicht -, scheint der hohe Prozentsatz gerade leichter und mittlerer Sachschäden (93,0 %) dafür zu sprechen, daß den Tätern daraus sehr wichtige Gründe für die Flucht erwachsen sind (Tab. 20). Das findet auch seinen Niederschlag in den Akten, versuchten doch nicht selten Angeklagte vor Gericht, ihre Tat damit zu entschuldigen, daß sie nur geringen Sachschaden verursacht und es nur vergessen hätten, den Unfall zu Protokoll zu geben. Bei einer Körperverletzung wären sie selbstverständlich an der Unfallstelle geblieben. Der geringe Anteil schwerer Sachschäden wird dadurch erklärbar, daß ein solcher auch das Fahrzeug des Flüchtenden außer Betrieb gesetzt hätte und damit eine Flucht mit ihm unmöglich geworden wäre.

## Die Zeit der Verkehrsunfallflucht

Die untersuchten Verkehrsunfallfluchtakten sind auch daraufhin ausgewertet worden, zu welcher Zeit die Verkehrsunfallfluchtdelikte begangen wurden. Bei rein spekulativer Betrachtung sollte man meinen, daß in der kalten und unfreundlichen Jahreszeit der Herbst- und Wintermonate das Maximum an Fluchthäufigkeit zu erwarten sei. Die Herbheit des Klimas, der Einfluß der häufig trüben Witterung, das frühe Einbrechen der Dunkelheit sind Faktoren, die eine solche Annahme nahegelegen erscheinen lassen. Diese Vermutung bestätigt sich aber nicht, denn dieses Material zeigt die größte Zahl von Verkehrsunfallfluchtfällen für den Monat September mit 11,0 %. Dicht dahinter folgen die Monate Juni mit 10,8 % und Mai mit 10,2 %. Die Tatsache, daß gerade die Sommermonate mit ihrer längeren Helligkeit an der Spitze der Fluchthäufigkeit stehen,

überrascht einigermaßen. Aber selbst das Absinken der Verkehrsunfallflucht im Juli auf 8,1 % und im August auf 7,6 % vermag dieses Ergebnis nicht in Frage zu stellen. Durch die in diesen beiden Ferien- und Urlaubsmonaten natürliche Abwesenheit einer großen Zahl von Kraftfahrern wird es eher noch bestätigt. Dazu kommt, daß entgegen der oben angeführten landläufigen Auffassung die Zahlen für die Wintermonate Januar und Februar die niedrigsten Prozentsätze von Flucht mit 5,7 % und 6,5 % aufweisen (Tab. 21). Immerhin lassen die mitgeteilten Zahlen keinen Zweifel daran, daß die Verkehrsunfallflucht in West-Berlin ein Delikt ist, das am häufigsten in den späten Frühjahrs- und Sommermonaten und am seltensten in den Wintermonaten verübt wird. Eine Erklärung findet dieses Ergebnis möglicherweise darin, daß, wie allgemein bekannt, die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge im Sommer größer ist als im Winter. Diese Tatsache allein vermag aber das hier gefundene Ergebnis nicht zu rechtfertigen. Bedeutsamer dafür scheint die Vermutung zu sein, daß einerseits gerade in den Monaten mit langer Helligkeit, warmer und freundlicher Witterung mehr Kraftfahrzeuge das Berliner Straßennetz beleben und wegen der längeren Tageszeit auch größere Strecken zurücklegen. Andererseits fehlt den Wintermonaten der Anreiz, das Kraftfahrzeug über das notwendigste Maß hinaus zu benutzen.

Hier sei auf eine Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen hingewiesen. [39] In ihr wird festgestellt, daß im ersten und vierten Quartal 1957 mehr an Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer flohen als in den Frühjahrs- und Sommermonaten. Dieses von West-Berlin stark abweichende Ergebnis - hier flohen im Winter, also dem ersten Quartal, nur 20,1 % dieser Flüchtigen -, kann einmal damit erklärt werden, daß der dichtbesiedelte Stadtstaat West-Berlin Verkehrsverhältnisse aufweist, die mit einem so großflächigen, ganz anders strukturierten Verkehrsgebiet wie Nordrhein-Westfalen nicht verglichen werden können. Zum ande-

ren handelt es sich bei den aus Westdeutschland stammenden Zahlen aber um Werte, die der allgemeinen Verkehrsunfallstatistik entnommen worden sind. Sie muß ganz andere Ergebnisse erbringen, denn sie erfaßt alle von der Polizei festgestellten Verkehrsunfallfluchtfälle. Oft genug können aber die von der Polizei erhobenen Verkehrsunfallfluchtbeschuldigungen nicht aufrechterhalten werden, oder es kommt aus anderen Gründen nicht zur Anklageerhebung. Außerdem dürfte ein nicht geringer Prozentsatz der als Verkehrsunfallflucht geführten Fälle der Aufklärung entgehen. Es ist aber sehr unwahrscheinlich, daß gerade die unaufgeklärten Fälle das Zahlenbild der im Winter begangenen Verkehrsunfallfluchtdelikte so verändert haben sollten und der jahreszeitliche Schwerpunkt der Fluchtfälle hierdurch in die Wintermonate verlegt würde.

Weiter ergibt sich aus der Tabelle 21, daß die Verkehrsunfallflucht ein ausgesprochenes Wochenenddelikt ist. Denn 36,8 % aller Fluchtfälle entfallen auf Freitag und Sonnabend (15,5 % und 21,3 %). Der Sonntag weist dagegen die niedrigste Prozentzahl aller Wochentage mit nur 11,3 % auf. Das deckt sich mit der geläufigen Erfahrung, daß Verkehrsunfälle am Wochenende ihre größte Häufigkeit zeigen, ganz abgesehen von dem absoluten Höhepunkt der wegen Trunkenheit an diesen Tagen verursachten Verkehrsdelikte. [40] Mit dieser Zunahme der allgemeinen Verkehrsdelikte dürfte die Häufung der Verkehrsunfallfluchttatbestände am Wochenende in direktem Zusammenhang stehen und auch hinreichend erklärt sein. Für Nordrhein-Westfalen aber stellt die schon erwähnte statistische Arbeit fest, daß von allen an Sonntagen verursachten Verkehrsunfällen in 11,9 % der Fälle Verkehrsunfallflucht begangen wurde; dagegen schwanken die Werktagszahlen zwischen 5,5 % und 6,9 %. [41] Das wird mit dem Hinweis erklärt, daß die Struktur der Verkehrsteilnehmer an Sonntagen eine andere sei als an Werktagen. Das mag für das Bundesland Nordrhein-Westfalen möglicherweise zutreffen. An Arbeitstagen kann dort das Gros der Kraftfahrer

durch Berufskraftfahrer und solche repräsentiert sein, die ein Kraftfahrzeug zu geschäftlichen Zwecken führen. Deren Existenz wäre durch eine Verkehrsunfallflucht zumindest bedroht. In West-Berlin aber vermag sich die Struktur des Verkehrs vom Sonnabend zum Sonntag nicht so entscheidend zu ändern, da diese Stadt, wie bekannt, über kein zu sonntäglichen Ausflügen sich anbietendes Hinterland verfügt.

Nach der Feststellung, daß in der Zeit der hellen Sommermonate die Häufigkeit der Verkehrsunfallflucht am ausgeprägtesten ist, könnte nunmehr vermutet werden, daß die Verkehrsunfallflucht ein Helligkeitsdelikt sei. Obwohl die Tabellen für jede Tages- und Nachtstunde die absoluten Zahlen der Verkehrsunfallfluchtfälle enthalten, seien der besseren Übersicht wegen die Ergebnisse in Gruppen von je 3 Stunden zusammengefaßt. Das wird sich auch deswegen als vorteilhaft erweisen, weil diese Einteilung den Gegebenheiten sowohl des morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehrs wie denen des Abend- und Nachtverkehrs Rechnung trägt und diese deutlich hervortreten läßt. Dabei stellt sich heraus, daß das Fluchtmaximum mit 21,5 % in der Zeit des nachmittäglichen Berufsverkehrs (15 bis 18 Uhr) liegt. Es folgt dann der Abendverkehr mit 17,9 % (18 bis 21 Uhr). In den späten Abendstunden fällt die Anzahl der Verkehrsunfallfluchtfälle auf 12,5 % (21 bis 24 Uhr), um dann in der Zeit von 0 bis 3 Uhr noch einmal auf 14,7 % anzusteigen (Tab. 22).

Um noch genauere Ergebnisse zu erhalten, war es notwendig, die Fälle noch einmal zu unterteilen, und zwar in solche, deren Täter nüchtern waren und solche, bei denen die Täter unter dem Einfluß von Alkohol standen. Dabei wird für die Gruppe der nüchtern Geflohenen sehr deutlich, daß ihr Höchstwert, 26,4 %, die Stunden von 15 bis 18 Uhr füllt. Also mehr als ein Viertel aller alkoholisch unbeeinflußten Täter haben zu dieser Zeit das Weite gesucht; in den Stunden davor aber nur 19,0 % (12 bis 15 Uhr), und in den danach auch nur 18,8 %

(18 bis 21 Uhr). Anders ausgedrückt wird das Ergebnis noch eindrucksvoller: in der Zeit von 12 bis 21 Uhr entfernten sich beinahe zwei Drittel aller nüchternen Täter (64,2 %) vom Orte des Unfalles. Das stellt unzweifelhaft klar, daß die Häufigkeit der Verkehrsunfallflucht für diese Tätergruppe in die Zeit des Berufsverkehrs fällt und damit der bekannten Zunahme des Straßenverkehrs in den Nachmittags- und Abendstunden parallel geht (Tab. 24). [42)]

Genau umgekehrt liegen die Verhältnisse bei den Alkoholtätern. Von ihnen begingen 22,6 % die Verkehrsunfallflucht in der Zeit von 0 bis 3 Uhr. In den Stunden von 6 bis 15 Uhr bleibt die Verkehrsunfallflucht unter Alkoholeinfluß so gut wie unerheblich. Erst danach beginnt sie laufend anzusteigen, bis sie den schon genannten Gipfel erreicht. Der gesamte Verlauf der Fluchtkurve zeigt, daß sie bei den Trunkenen ein Delikt der Abend- und Nachtstunden darstellt, denn von 15 bis 6 Uhr flohen 86,7 % aller Alkoholtäter (Tab. 23/24). [43)] Es wäre interessant gewesen, diese Zahlen mit der Häufigkeit der von nüchternen und betrunkenen Kraftfahrern verursachten Unfälle, bezogen auf Tagesstunden, zu vergleichen. Leider enthalten weder die amtliche noch die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik derartige Angaben.

Da wegen der jahreszeitlich bedingten Helligkeitsunterschiede die Auswertung nach der reinen Tatzeit keinen hinreichenden Aufschluß über die Verteilung der Fluchtfälle auf Hell- und Dunkelstunden gibt, wurden nach dem für die Berliner öffentliche Straßenbeleuchtung geltenden Brennkalender [44)] die mittleren Hell- und Dunkelstunden der einzelnen Monate errechnet und hiernach die Verkehrsunfallfluchtfälle neu verteilt. Nur so konnte festgestellt werden, ob die Dunkelheit an sich schon als ein die Verkehrsunfallflucht begünstigender Umstand zu bewerten war. Dabei kommt die überraschende Tatsache ans Licht, daß 49,8 % der Täter ihre Verkehrsunfallflucht innerhalb der Hellstunden und 50,2 % während der Dun-

kelheit vollzogen (Tab. 25). Damit ist zumindest für West-Berlin der Beweis erbracht, daß die Verkehrsunfallflucht nicht ausgesprochen während der schutzversprechenden Dunkelstunden verübt wird. Die Vermutung, die Verkehrsunfallflucht sei in Übereinstimmung mit ihrer Verlagerung auf die Sommermonate auch ein Helligkeitsdelikt, hat sich nicht bestätigt. Verkehrsunfallflucht ist aber auch kein Dunkelheitsdelikt, was noch dadurch unterstrichen wird, daß die Wintermonate das jahreszeitlich bedingte Maximum der in den Dunkelstunden begangenen Verkehrsunfallfluchttaten aufweisen (Tab. 25).

Anders wird jedoch das Bild, wenn die Verkehrsunfallfluchtfälle wiederum auf die Beteiligung von Alkohol untersucht werden. Es zeigt sich, daß von der Gruppe der nüchternen Täter 64,8 % ihre Flucht während der hellen Tageszeit begingen (Tab. 26). Dagegen verübten aber mehr als zwei Drittel der Alkoholtäter, nämlich 68,2 %, ihre Tat während der Dunkelstunden (Tab. 27). Diese für nüchterne und Alkoholtäter ermittelten Ergebnisse weichen zwar von den soeben getroffenen Feststellungen ab, decken sich aber mit den bei der Erörterung der tageszeitlichen Auswertung für diese Gruppen gewonnenen Erkenntnissen.

Wie erwartet, finden sich bemerkenswerte Beziehungen zwischen Tatzeitpunkt und dem Beruf der Täter. Die verschiedenen Berufsgruppen flohen zu einer Zeit, die sich mit ihrer Tätigkeit oder mit ihrem Beruf erklären läßt. Das wird besonders bei den Berufskraftfahrern deutlich, die überwiegend (63,1 %) während oder in Zusammenhang mit ihrer Arbeitszeit (8 bis 20 Uhr) flüchtig wurden. Ähnlich verhält es sich mit den selbständigen Gewerbetreibenden und den Angehörigen der freien Berufe, von denen 56,6 % in der Zeit zwischen 8 und 20 Uhr geflohen sind. Werden zu ihnen noch diejenigen Täter dieser Gruppe hinzugezählt, die ihre Tat zwischen 20 und 2 Uhr verübten, so erhöht sich der Prozentsatz sogar auf 85,5 % (8 bis 2 Uhr). Dieses Vorgehen erscheint deshalb gerechtfertigt,

weil bei dieser Berufsgruppe ein zwar zahlenmäßig nicht erfaßbarer, aber sicher erheblicher Personenkreis nicht so ausgesprochen an feste Arbeitszeiten gebunden ist und bis in die späten Nachtstunden seinen Geschäften nachzugehen pflegt. Alle anderen Berufsgruppen begingen ihre Verkehrsunfallflucht vorwiegend in den Stunden nach beendigter Arbeit und in den Nachtstunden. Denn in der Zeit von 14 bis 2 Uhr entzogen sich 68,9 % von den Beschäftigungslosen, von den Facharbeitern 75,4 % und von der Gruppe der Angestellten und Beamten, leitende inbegriffen, 63,4 % ihrer Feststellung durch die Flucht (Tab. 28).

Der Hergang der Verkehrsunfallflucht

Von den ausgewerteten Verkehrsunfallfluchtfällen entfallen 59,3 % auf Fahrer von Personenkraftwagen und 23,1 % auf Fahrer von Lastkraftwagen. Die relativ hohe Beteiligung der Lastwagenfahrer kann wohl mit der im Laufe der Untersuchung bereits festgestellten erheblichen Anzahl von flüchtigen Berufskraftfahrern und dem bei ihnen angenommenen Fluchtmotiv erklärt werden. In 14,8 % der Fälle waren Fahrer von Zweiradfahrzeugen die Täter. Sie führten in 9,0 % sämtlicher Fluchtfälle motorisierte Fahrzeuge und in 5,8 % Fahrräder. Der verbleibende Rest von 2,8 % setzt sich zusammen aus Fahrern von Pferdefuhrwerken, Fußgängern, Mitfahrern und Hundehaltern, deren Tiere Kraftfahrzeuge behinderten und dadurch einen Verkehrsunfall verursachten (Tab. 16). Da ihre Besitzer die Feststellung der Art ihrer Beteiligung an dem Unfall durch die Flucht verhinderten, erfüllten sie ebenfalls den Tatbestand des § 142 StGB.

Über die Beziehungen zwischen Alkoholgenuß und Verkehrsteil-

nahme läßt sich folgendes feststellen: 49,5 % der Fahrer von Personenkraftwagen und 47,8 % der motorisierten Zweiradfahrer standen unter der Wirkung geistiger Getränke. Bei den Lastwagenfahrern aber konnte nur in 41,5 % der Fälle eine alkoholische Beeinflussung festgestellt werden (Tab. 29). Eine andere Betrachtungsweise läßt die relativ geringere Alkoholbeteiligung der Lastwagenfahrer noch etwas deutlicher werden. Von den nüchternen Tätern haben 104, das sind 24,1 %, Lastwagen und 232 = 53,6 % Personenwagen geführt. Bei den Alkoholtätern entfallen vergleichsweise aber nur 74, das sind 20,5 %, auf Lastwagenfahrer, während sich der Anteil von Personenkraftwagen auf 62,9 % (227 Fahrer) erhöht (Tab. 29). Vielleicht könnte das damit erklärt werden, daß Lastwagenfahrer aus beruflichen Rücksichten der Versuchung des Alkohols gegenüber etwas standhafter gewesen zu sein scheinen. Unter diesen Umständen dürften dann die aus der Perspektive des Berufskraftfahrers zu verstehenden Motive den Entschluß zur Verkehrsunfallflucht bestimmt haben.

Die Art und Weise, wie die Täter sich vom Unfallort entfernten, kann Aufklärung darüber geben, in welcher seelischen Verfassung sie sich befanden. Von den Tätern, die mit einem Kraftfahrzeug unterwegs waren, nutzten 89,4 % die ihnen damit gegebene Chance, schnell und unauffällig das Weite zu suchen. Nur 6,4 % flohen zu Fuß oder auf andere Weise und ließen das Fahrzeug am Orte des Unfalls zurück. Schließlich benutzten 4,2 % der Täter das Unfallfahrzeug zur Verkehrsunfallflucht, ließen es aber im Stich, als sie erkannten, daß sie ihren Verfolgern nicht mehr entkommen würden, und setzten die Flucht dann auf andere Weise fort (Tab. 30).

Diese Feststellungen scheinen die Vermutung zu widerlegen, daß das Unfallgeschehen selbst möglicherweise als Ereignis von dramatischer und dynamischer Wucht auf die Psyche des Täters in dem Sinne eingewirkt habe, daß Überlegungsunfähigkeit und unkontrollierbare Fehlsteuerung die Folge gewesen seien. Wenn die Täter wegen eines Unfallschocks nicht mehr

bewußt zielstrebig hätten handeln können, dann hätten sie entweder ihr Fahrzeug kopflos verlassen oder sie hätten mit ihm das Weite gesucht, ohne die Flucht tatsächlich gewollt zu haben.

Auch HIRSCHMANN stellt fest, daß der Ausnahmezustand eine Primitivreaktion sei, dadurch gekennzeichnet, "daß elementar aufbrechende Affekte die höheren kontrollierenden Persönlichkeitsschichten unter Einengung und Trübung des Bewußtseins durchschlagen und sich unmittelbar in Handlungen - Fortlaufen - umsetzen ..... Die Erinnerung an die Handlung ist demzufolge getrübt oder aufgehoben. Zweckgerichtet ist allein die Tendenz des Weglaufens, die Flucht aus einer für unerträglich empfundenen Situation. Die Ausführung hingegen widerspricht zielgerichtetem, planvollem Handeln: Die Täter entfernen sich, als solche bereits durch Zeugen festgestellt, unter Hinterlassung des Wagens .... von der Unfallstelle, irren planlos im Gelände umher, tauchen äußerlich verwahrlost, beschmutzt, in einem Fall nach Suicidversuch, andernorts wieder auf". [45] (s. dazu S. 5/6).

Im ersten Falle hätten mehr Täter als tatsächlich festgestellt unter Zurücklassung ihres Fahrzeuges geflohen sein müssen. Gegen die andere Alternative (schockbedingte, ungewollte Weiterfahrt) wird indessen der Einwand nicht erhoben werden können, die nicht unkomplizierte Tätigkeit Autofahren habe bei einer "Unfallflucht in Bestürzung" [46] wegen der Desorganisation der Täterpersönlichkeit und ihrer durch Schreck und Aufregung ausgelösten Desorientiertheit gar nicht ausgeübt werden können; denn es besteht immerhin die vom Bundesgerichtshof in einem Urteil vom 7. Januar 1955 anerkannte "Möglichkeit, daß gebahnte Reflexe als typisch mechanische Bewegungen eine Orientiertheit vortäuschen könnten". [47] Die Flucht mit dem Unfallfahrzeug ist demnach noch kein schlüssiger Beweis gegen das Vorliegen eines vom Unfallgeschehen ausgelösten Schocks. Indessen kann auf die weitere Erörterung

der Zusammenhänge zwischen sogenanntem Unfallschock, Kraftfahrer und Verkehrsunfallflucht verzichtet werden, weil sich das Nichtvorhandensein schockbedingter Fluchtreaktionen bereits mit ziemlicher Sicherheit aus der verschwindend geringen Anzahl mittlerer und schwerer Personenschäden (zusammen 2,3 % der Fälle) und schwerer Sachschäden schließen läßt (vgl. S. 29/30).

Dagegen haben sich bei der Auswertung des Fluchtherganges ebenfalls Indizien dafür ergeben, daß ein Teil der Täter in voller Überlegung mit ihrem Fahrzeug geflohen sein müsse. Bei dem Studium der Strafakten nämlich fiel auf, daß viele Verkehrsunfallfluchttäter von Unfallzeugen auf den von ihnen verursachten Schaden aufmerksam gemacht wurden und danach dennoch weiterfuhren. Da nicht gut angenommen werden kann, daß ein unfallbedingter Schock nach dem erwiesenen Eingreifen von Unfallzeugen noch fluchtbestimmend fortwirkte und sich in diesem Material auch so gut wie keine Anzeichen für schockbedingtes Verhalten nach Verkehrsunfallflucht finden, vermag dieser Sachverhalt nur gegen das Vorliegen eines solchen und zu Gunsten eines bewußten und zielstrebigen Handelns gedeutet zu werden.

Aber selbst die relativ geringe Zahl von Verkehrsunfallfluchttätern, bei denen aus dem Zurücklassen der Fahrzeuge am Unfallort auf Schock geschlossen werden könnte (6,4 %), läßt sich nicht einmal in dieser Richtung auswerten. Von diesen Fahrzeugen war nämlich beinahe die Hälfte (42,8 %) gestohlen oder unbefugt in Gebrauch genommen (Tab. 30).

Von den Kraftfahrzeugen, die im Eigentum der Täter standen, die von ihnen gemietet oder die ihnen anvertraut waren, wurden mehr als neunzig Prozent unmittelbar nach dem Unfall zur Flucht benutzt (92,1 %). Von den unbefugt gebrauchten dagegen waren es nur 41,7 %. Von diesen wurden aber 44,4 % sofort zurückgelassen und 13,9 % zuerst zur Flucht benutzt und dann verlassen. Von den gestohlenen Kraftfahrzeugen wurden

sogar 83,4 % sogleich im Stich gelassen (Tab. 30). In jedem Falle spricht die Tatsache, daß die Täter die durch widerrechtliche Handlungen erlangten Fahrzeuge sogleich am Unfallort zurückließen, dafür, daß es sich bei ihnen um ein wohlüberlegtes und zielstrebiges Verhalten gehandelt haben wird.

Es kann davon ausgegangen werden, daß Täter, die eines Unfallschocks wegen flohen, spätestens zu dem Zeitpunkt das Rechtswidrige ihres Tuns hätten erkennen müssen, an dem sie die Kontrolle über Denken und Handeln zurückerlangten. Wegen der strafrechtlichen Folgen der Verkehrsunfallflucht hätte sich wenigstens bei einem Teil von ihnen die Einsicht durchsetzen müssen, daß es besser sei, sich zu stellen. Nur dadurch hätten sie ihren Willen zur Wiedergutmachung bekunden und glaubhaft machen können, daß sie ungewollt, d.h. unter innerem Zwang, geflohen seien. Dem steht aber entgegen, daß nur 44 Täter, das sind 5,8 % aller Flüchtigen, sich zur Selbstgestellung entschließen konnten. Der Rest wurde entweder von Dritten angezeigt oder mußte von der Polizei ermittelt werden. Es ist nicht uninteressant, daß über die Hälfte aller Täter (422), nämlich 55,7 %, nicht hätten gefaßt werden können, wenn nicht Zeugen des Unfalls und der Flucht die Fahndung erst ermöglicht hätten. Nur in 38,1 % der Fälle (289) gelang der Polizei die Ermittlung des Flüchtigen durch Fahndung, nachdem sie von dem Geschädigten über Unfallhergang und Flucht des Täters informiert worden war (s. Lochkartenschlüssel, S. 108).

Fahrberechtigung und Fahrerlaubnis

Es sollen auch die Rechtsbeziehungen untersucht werden, in denen die Verkehrsunfallfluchttäter zu den Fluchtfahrzeu-

gen standen. Diese Untersuchung zielt auf die Feststellung, wie viele Fluchtfahrzeuge in rechtswidrigem Besitz der Täter waren, so daß sich daraus auf ein besonderes Fluchtmotiv schließen läßt. Von allen Fluchtfahrzeugen befanden sich 53,3 % im Eigentum der Verkehrsunfallflüchtigen. 24,1 % waren ihnen beruflich anvertraut und 17,1 % gemietet (Tab. 31). Nur 5,5 % der Täter führten ein gestohlenes Kraftfahrzeug oder eines, das sie unbefugterweise in Gebrauch genommen hatten (Tab. 33). Von ihnen dürfte mit Sicherheit feststehen, daß sie deswegen sofort nach dem Verkehrsunfall das Weite suchten. Da in der Gruppe der anvertrauten Fahrzeuge (186 nach Tab. 32) die 146 erfaßten Berufskraftfahrer (Tab. 32) enthalten sein müssen, ergibt sich für den größten Teil der Täter, die anvertraute Fahrzeuge führten, aus den bereits dargestellten Gründen ein rational bedingtes Fluchtinteresse.

Bei den Zusammenhängen zwischen den Besitzverhältnissen und dem Alter der Täter fällt auf, daß Diebstahl und unbefugte Ingebrauchnahme praktisch nur bei den jüngeren Altersgruppen anzutreffen sind, nämlich vorwiegend bei den 14 bis unter 25 Jahre alten Tätern, und zwar sind bei den 14 bis unter 18-Jährigen 37,5 %, von der Gruppe der 18 bis unter 21-Jährigen 20,0 % und von der der 21 bis unter 25-Jährigen 10,9 % an Diebstahl und unbefugtem Gebrauch beteiligt gewesen (s. auch S. 16/17). Bei den folgenden Altersgruppen gibt es keinen Diebstahl mehr, und die mißbräuchliche Benutzung eines Kraftfahrzeuges nimmt laufend ab. Sie erreicht nur so geringe Werte, daß diese nicht ins Gewicht fallen (Tab. 33).

Hatten von der Gesamtzahl der Täter 5,5 % von einem Fahrzeug durch eine rechtswidrige Handlung Besitz ergriffen (Tab. 33), so stehen dem 8,1 % der unter Alkoholwirkung stehenden Täter gegenüber (Tab. 34). Auch bei ihnen sind es wiederum die 14 bis unter 25-Jährigen, die allein an Diebstahl und an unbefugter Ingebrauchnahme beteiligt waren. Von der Gruppe der 18 bis unter 21-Jährigen verschafften sich 40,9 %, von der

der 21 bis unter 25-Jährigen 22,5 % den Genuß des Autofahrens durch eine mit Strafe bedrohte Handlung. Diese relativ doppelt so hohe Beteiligung von Diebstahl und mißbräuchlicher Benutzung eines Kraftfahrzeuges bei den Jugendlichen, Heranwachsenden und Jungerwachsenen ist ein eindrucksvolles Beispiel für die verhängnisvoll enthemmende Wirkung des Alkoholgenusses. Dabei kann als sicher angenommen werden, daß die Verkehrsunfallflucht der jugendlichen Autodiebe und der ein Kraftfahrzeug unbefugt benutzenden Jugendlichen nicht auf Schockwirkung beruht, sondern bereits vor dem Unfall für den Fall der Entdeckung intendiert war. Die bei den folgenden Altersgruppen nur noch geringfügig vertretene unbefugte Ingebrauchnahme von Kraftfahrzeugen kann in diesem Zusammenhang ebenfalls vernachlässigt werden (Tab. 34).

Auch die Tätigkeit der Verkehrsunfallflüchtigen, verglichen mit ihren Rechtsbeziehungen, vermag Hinweise auf den bei den Tätern vorhandenen Unrechtswillen zu liefern. Es ist sicher kein Zufall, daß von den un- oder angelernten Arbeitern 19,0 % das Fahrzeug gestohlen oder unbefugt in Gebrauch genommen hatten. Von den beschäftigungslosen Tätern verschafften sich 11,3 % ein Fahrzeug auf die gleiche Weise. Bei allen anderen Berufsgruppen - mit Ausnahme der Schüler und Studenten - erreichen die Prozentzahlen im Höchstfalle 2,6 % (Tab. 32). Andererseits läßt sich klar erkennen, daß die von der Gruppe der Berufskraftfahrer geführten Fahrzeuge zu 76,7 % beruflich anvertraut gewesen waren (Tab. 35). Auch diese Feststellung beweist, daß die Berufskraftfahrer ihren Verkehrsunfall während der Ausübung ihrer Tätigkeit erlitten und die sich dann anschließende Flucht quasi aus "beruflicher" Rücksicht auf ihre persönliche Stellung begingen.

Die Fahrerlaubnis ist das wichtigste Dokument des Kraftfahrers. Ihr Vorhandensein oder ihr Fehlen vermag, wie schon dar-

gestellt (vgl. S. 20/21), bei bestimmten Berufsgruppen über Sein oder Nichtsein zu entscheiden. Die Zusammenstellung der Täter nach der Art ihrer Teilnahme am Verkehr auf den Besitz einer Fahrerlaubnis hin, soweit eine solche erforderlich war (643 Fälle), ergibt, daß 13,4 % aller Kraftfahrer das Unfall- bzw. Fluchtfahrzeug ohne Führerschein führten, und daß die Fahrerlaubnis in 6,5 % der Fälle durch gerichtlichen Beschluß schon einmal entzogen war (Tab. 36). Nach dieser Aufstellung sind es also 19,9 % dieser Tätergruppe, die ein Kraftfahrzeug entweder ohne Erlaubnis führten und die darauf folgende Strafe zu fürchten hatten, oder die wegen des Verkehrsunfalles mit dem erneuten Entzug ihres Führerscheins rechnen mußten. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß sich daraus ein klares und verständliches Fluchtmotiv herleiten läßt. Für diese Tatsache spricht auch die Feststellung, daß von den ohne Berechtigung geführten Kraftfahrzeugen immerhin ein Viertel (25,0 %) Lastkraftwagen waren (Tab. 36), deren Fahrer sich zur Erhaltung ihrer wirtschaftlichen Existenz veranlaßt gesehen haben mögen, ihren Beruf trotz wahrscheinlich eingezogener Fahrerlaubnis auszuüben.

Bei der Auswertung des Gesamtmaterials zeigt sich (789 Fälle), daß 22,4 % aller Täter sich zum Zeitpunkt des Unfalles nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis befanden. Werden zu ihnen noch diejenigen Verkehrsunfallfluchttäter hinzugezählt, denen der Führerschein schon einmal entzogen war, das sind 6,0 %, dann waren es insgesamt 28,4 % aller Täter (Tab. 37).

Dieser erheblich höhere Prozentsatz erklärt sich damit, daß in dieser Zahl alle diejenigen enthalten sind, die keines Führerscheins bedurften, wie Moped-, Radfahrer und Fußgänger. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, daß es unter ihnen auch Täter mit entzogener Fahrerlaubnis gab, die als Radfahrer die Verkehrsunfallflucht begingen oder als Mitfahrer beispielsweise zu ihr anstifteten. Da das nach den vorliegenden Unterlagen nicht entschieden werden kann, bleibt das Fluchtmotiv Furcht vor Bestrafung wegen fehlender oder Furcht vor

dem neuerlichen Verlust einer bereits entzogenen Fahrerlaubnis (138 Täter) zumindest für den bemerkenswert hohen Anteil von einem Fünftel der Kraftfahrer sichergestellt (19,9 % von 643 in Tab. 36); oder, bezogen auf die Gesamtzahl der Fluchttäter, für 17,4 % (von 789 nach Tab. 37).

Interessante Einblicke vermitteln auch die Beziehungen zwischen Alter und mangelndem Führerscheinbesitz. Den höchsten Prozentsatz weist die Gruppe der 14 bis unter 18-Jährigen auf, von denen erwartungsgemäß keiner im Besitz einer Fahrerlaubnis war. Für die Altersgruppen der 18 bis unter 21-Jährigen lassen sich 44,8 % und für die 21 bis unter 25-Jährigen 36, 9 % fehlende oder entzogene Führerscheine nachweisen. Bei den dann folgenden Altersklassen wird der Prozentsatz immer kleiner. Vom 50. Lebensjahr an steigt er zwar wieder leicht an. Die dann zu Grunde liegenden Zahlen sind jedoch zu gering, um irgendwelche sicheren Schlüsse zu gestatten (Tab. 37). Es sind also wiederum die jüngeren Jahrgänge, die an der Spitze stehen. Da die Gründe hierfür dieselben sein dürften, wie die bei der Besprechung des Fluchtalters vermuteten, sei auf die dort gemachten Ausführungen verwiesen (vgl. S. 16/17).

An dieser Stelle sei noch angefügt, daß bei den Tätern, die unter dem Einfluß geistiger Getränke standen, erwartungsgemäß der Anteil derer mit fehlender oder entzogener Fahrerlaubnis um einiges höher liegt als bei den nüchternen Verkehrsunfallfluchttätern (32,6 % nach Tab. 38). Bemerkenswert, aber nicht überraschend, ist jedoch, daß von 36 bereits entzogenen Führerscheinen 32, das sind 88,8 %, auf die Gruppe der Alkoholtäter entfallen (Tab. 37/38).

Alkohol und Verkehrsunfallflucht

Der Alkoholeinfluß ist für die Verkehrsunfallflucht in zweifacher Hinsicht bedeutungsvoll: einmal geht es um die Feststellung der Alkoholwirkung auf die Tiefenperson, zum anderen um die Frage, ob der Alkohol selbst als Fluchtursache gelten kann. Der Alkohol führt, wie bekannt, zu einer Überschätzung der tatsächlich vorhandenen, durch den Genuß geistiger Getränke regelmäßig herabgesetzten Leistungs- und Reaktionsfähigkeit. Die Folge dessen ist dann eine Verkennung der eingeschränkten Fahrtüchtigkeit. In diesem Zusammenhang wichtiger ist aber seine verhängnisvoll lähmende Wirkung auf die "üblichen anerzogenen Hemmungen (= Enthemmung)." [48] Durch deren Minderung oder Verlust sowie die Einschränkung des Verantwortungsbewußtseins wird die Einflußnahme des charakterlichen Oberbaues auf die Tiefenschichten der Täterpersönlichkeit empfindlich gestört, so daß eine "Enthemmung hervortretender ursprünglicher Primitivmechanismen" [49] eintritt. Auf der Basis eines derart gestörten Gleichgewichtes vermöchten die bereits behandelten, bewußten zur Flucht führenden Entschlußkomponenten wie Vorstrafen, fehlende Fahrerlaubnis oder Gunst des Augenblicks beispielsweise derart vehement wirksam zu werden, daß die Fluchtmotivation letztlich als komplexe Reaktion auf einen äußeren Anlaß und gleichzeitig auf das vom Alkohol hervorgerufene Übergewicht der Tiefenperson verstanden werden müßte. Daneben gibt es aber mit hoher Wahrscheinlichkeit noch einen weiteren vom Alkohol abhängigen Wirkungsmechanismus: Jedem Verkehrsteilnehmer ist bekannt, daß er sich der Gefahr einer Bestrafung aussetzt, wenn er, unter der Wirkung geistiger Getränke stehend, im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. [50] Dazu kommt noch, daß in jedem Falle von Trunkenheit die Fahrerlaubnis für eine vom Gesetz vorgeschriebene Mindestdauer von sechs Monaten eingezogen wird. [51] Es ist daher durchaus

wahrscheinlich, daß angetrunkene oder trunkene Kraftfahrer auch dann, wenn keine anderen Gründe zur Flucht für sie gegeben wären, allein wegen der Konsequenzen ihres Zustandes sich zur Flucht entschließen könnten.

Tatsächlich ist der Einfluß des Alkohols bei der Verkehrsunfallflucht außerordentlich bedeutsam. Das erhellt daraus, daß 362 aller Fluchttäter, das sind 45,6 %, zur Zeit des Verkehrsunfalles und damit der Flucht nicht nüchtern gewesen sind (Tab. 39). Mißt man diese Beteiligung des Alkohols an der, die alle Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 1956/57 betrifft (Bundesrepublik: 6,3 v.H., West-Berlin: 6,4 v.H.),[52] so ist man angesichts der mehr als siebenmal so hohen Alkoholbeteiligung an der Verkehrsunfallflucht genötigt, diese als typisches Alkoholdelikt zu bezeichnen. Allerdings ist nach ELBEL die Rubrik "Fahrer unter Alkoholeinfluß" in der Unfallursachenstatistik mit einer erheblichen Dunkelziffer belastet.[53] Legt man die von diesem Autor jüngst berechnete Alkoholbeteiligung von 14,0 % zu Grunde,[54] so bleibt der Anteil der Alkoholtäter an der Verkehrsunfallflucht immer noch mehr als dreimal so hoch.

Eine interessante Feststellung ergibt die Untersuchung der Beziehungen zwischen Alkoholgenuß und Alter. Dabei zeigt sich, daß an erster Stelle die 30 bis unter 35-Jährigen stehen, von denen 60,2 % unter der Wirkung geistiger Getränke standen. An zweiter Stelle steht die Gruppe der 25 bis unter 30-Jährigen mit 59,6 % Alkoholtätern. Ihnen folgen die 40 bis unter 45 Jahre alten Täter mit einer Alkoholbeteiligung von 55,8 %. Mit Ausnahme der 14 bis unter 18-Jährigen (12,5 %) und der 18 bis unter 21-Jährigen (28,2 %) sind bei den übrigen Altersklassen Alkoholtäter zu etwa 45,0 % an Fluchtfällen beteiligt (Tab. 39). Auch die Auswertung des Alkoholeinflusses, bezogen auf das Verhältnis der einzelnen Altersgruppen auf je 100 000 Einwohner in West-Berlin, läßt die bemerkenswert hohe Beteiligung des Alkohols bei den mitt-

leren Altersklassen deutlich hervortreten (die Insgesamtverhältniszahl 23; Verhältniszahlen der 21 bis unter 45-Jährigen zwischen 29 und 47, s. Tab. 40). Eine Erklärung dafür, warum gerade die mittleren Altersgruppen durch einen fast 60 %igen Anteil an Alkoholtätern auffallen, läßt sich aus dem vorhandenen Material nicht entnehmen. Vielleicht enthält der Hinweis, daß im Gegensatz zu früher, wo die 45 bis 55-Jährigen den höchsten Anteil an Trinkern stellten, durch Veränderung der Trinksitten eine Verlagerung auf die 30 bis 40-Jährigen eingetreten sei, eine Begründung für diesen Sachverhalt. [55] Allerdings erscheint es durchaus nicht als sicher, daß die Gruppe mit der größten Trinkfreudigkeit auch den höchsten Anteil an alkoholisch bedingten Verkehrsdelikten aufweist.

Weiter fällt eine bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen der von der Gerichtsmedizin gemachten Beobachtung "praktischer Fahruntüchtigkeit zwischen 1,0 und 1,5 o/oo" [56] und den hier erfaßten Promillewerten auf. Denn 21,8 % der wegen Trunkenheit, also Fahruntüchtigkeit, verurteilten Flüchtigen (307 nach Tab. 41) hatten einen Alkoholgehalt von 1,0 - 1,4 o/oo im Blut. 42,0 % wiesen einen Blutalkoholgehalt von 1,5 - 1,9 o/oo auf, und 25,4 % hatten einen solchen von 2,0 - 2,4 o/oo (Tab. 41). Die Differenz der in den Tabellen 39 (362 Fälle) und 41 (307 Fälle) erfaßten Alkoholtäter ergibt sich aus der Tatsache, daß 39 wegen Verkehrsunfallflucht verurteilte Täter, deren alkoholische Beeinflussung zur Zeit der Tat durch Zeugen bestätigt werden konnte, ohne daß ihnen der Grad derselben nachzuweisen war und eine Verurteilung wegen Trunkenheit deshalb nicht in Frage kam, den Alkoholtätern hinzugezählt wurden.

Wegen der erheblichen Zahl von hochgradig Trunkenen - 30,1 % der unter Alkoholwirkung stehenden flüchtigen Täter wiesen einen Blutalkoholgehalt von mehr als 2,0 o/oo auf - stand zu erwarten, daß die Anzahl der nach § 51 Abs. 2 StGB wegen

Trunkenheit in ihrer Zurechnungsfähigkeit erheblich geminderten Täter und der deshalb wegen erwiesener Zurechnungsunfähigkeit aus § 51 Abs. 1 StGB nicht Verantwortlichen entsprechend groß sein würde. In der Tat findet sich bei 20,2 % der 307 in Tab. 41 ausgewiesenen Alkoholtäter eine partielle oder totale Zurechnungsunfähigkeit. Von diesen 307 Tätern wurde bei 16,0 % vom Gericht wegen des Genusses berauschender Getränke eine erheblich verminderte Zurechnungsfähigkeit angenommen (§ 51 Abs. 2 StGB). 4,2 % von ihnen wurden nach § 51 Abs. 1 StGB wegen Zurechnungsunfähigkeit von der strafrechtlichen Verantwortung befreit, dann aber wegen Volltrunkenheit nach § 330a StGB bestraft. Immerhin bestätigt dieses Ergebnis die von ELBEL vertretene Auffassung nicht, es sei "beim Vergehen des vorsätzlichen Sichentziehens der Feststellung der Person nach einem Verkehrsunfall immer eine Exkulpierung, in der Regel nach § 51 Abs. 2 StGB gerechtfertigt, sofern zur Zeit der Tat ein wesentlicher Blutalkoholgehalt vorhanden war". [57)]

In sechs Fällen, das sind 0,8 % der Gesamttäter, führten andere Ursachen wie Kopfverletzungen, Geisteskrankheiten, ein sogenannter Unfallschock usw. eine Verminderung oder Aufhebung der Schuldfähigkeit herbei (Tab. 42). Es sei darauf hingewiesen, daß die Frage der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Alkoholtätern und solchen, an deren Zurechnungsfähigkeit zur Zeit der Tat ernste Zweifel bestehen, stets durch gerichtsmedizinische Sachverständige beurteilt wird. In der Regel pflegt sich das Gericht den Ausführungen des ärztlichen Sachkundigen anzuschließen, so daß die den Urteilen und dem Schuldspruch zu Grunde gelegte Verantwortlichkeit der Täter die tatsächlichen Verhältnisse annähernd wiedergeben dürften.

Abschließend kann festgestellt werden, daß beide zu Anfang dieses Abschnittes behandelten alkoholisch bedingten Wirkungskomplexe sich in der hohen Zahl der Alkoholbeteiligung

ausdrücken. Eine genaue Zuordnung der einzelnen durch Alkoholeinfluß gekennzeichneten Fluchttatbestände ist indessen unmöglich, weil sich das Trieb- und Seelenleben der Täter einer unmittelbaren statistischen Beurteilung entzieht. Man kann hier, wie auch sonst bei den bisherigen Ausführungen, nur aus Indizien schließen und auf Wahrscheinlichkeitserwägungen zurückgehen, wobei allerdings der Überzeugung Ausdruck gegeben werden soll, daß der Alkoholeinfluß als selbständiges Fluchtmotiv, also die zweite der eingangs erwähnten Alternativen, ausschlaggebender sein dürfte. Nicht wenige Alkoholtäter haben, wie aus den Gerichtsakten zu entnehmen war, erst in der Hauptverhandlung zugegeben, daß ihnen ihre alkoholische Beeinflussung und deren Strafbarkeit erst im Augenblick des Unfalles oder unmittelbar danach bewußt geworden sei. Um diesen Tatbestand nicht offenbar werden zu lassen und der sicheren Entziehung der Fahrerlaubnis aus dem Wege zu gehen, sei ihnen die Flucht als einziger Ausweg geblieben. Wie zu erwarten war, hat sich eine nicht geringe Zahl von Alkoholtätern damit zu exkulpieren versucht, sie hätten von dem Unfall nichts bemerkt. Erst als ihnen während des Verfahrens Aussagen von Unfallzeugen entgegengehalten wurden, die bewiesen, daß die Fluchttäter beispielsweise angehalten, sich den verursachten Schaden angesehen und danach erst geflohen waren, gaben sie ebenfalls zu, ihrer alkoholischen Beeinflussung wegen die Flucht ergriffen zu haben. Selbst die Täter, deren die Polizei erst nach längerer Ermittlung habhaft werden konnte, und bei denen trotz ihrer inzwischen erfolgten Ausnüchterung der Alkoholeinfluß zur Zeit der Tat durch Zeugen sichergestellt werden konnte, hielten es in der Regel nicht für nötig, sich bei dem Geschädigten zu melden, obwohl ihnen eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit durch eine Blutprobe nicht mehr nachzuweisen war. Immer wieder zeigte sich - und das kann nicht oft genug betont werden -, daß die Furcht vor Strafe das Hauptmotiv bei den Alkoholtätern gewesen ist. Wie bereits erwähnt, gehört

zur Bestrafung wegen Trunkenheit im Straßenverkehr der Entzug der Fahrerlaubnis für mindestens sechs Monate. Das ist heutzutage jedem Kraftfahrer bekannt, nicht aber, daß die Fahrerlaubnis in der Regel auch nach einer Verkehrsunfallflucht einbehalten wird. [58] Die Einziehung des Führerscheins pflegt die Kraftfahrer viel empfindlicher zu treffen, als Geldstrafen und Freiheitsentzug es vermöchten. Da die Führerscheine sofort nach der Tat einbehalten werden, die verhängten Sperrfristen aber erst vom Tage der rechtskräftigen Verurteilung an gelten, wird die gesetzliche Mindestentzugszeit stets erheblich überschritten. Diese Furcht vor dem Verlust der Fahrerlaubnis geht immer wieder aus den in den Gerichtsakten niedergelegten Einlassungen der Angeklagten vor der Verurteilung hervor, mit denen der Entzug des Führerscheins abgewendet werden soll. Da das in der Regel erfolglos bleibt, versuchen die wegen Trunkenheit und/oder Verkehrsunfallflucht rechtskräftig Verurteilten fast ausnahmslos, ihre Fahrerlaubnis vor Ablauf der vom Gericht festgesetzten Entzugszeit zurückzuerhalten. Die Zahl der zu diesem Zweck vorgebrachten Argumente ist sehr groß, allen aber ist die Berufung auf verlorengegangene berufliche, wirtschaftliche oder persönliche Vorteile gemeinsam, die aus der Tatsache einer nicht mehr verfügbaren Fahrerlaubnis erwüchsen. Das macht recht deutlich, daß die Täter Ursache und Wirkung verwechseln. Es ist doch nicht der Verlust des Führerscheins, der einer Familie die wirtschaftliche Existenzgrundlage entzieht oder den Bestand eines Unternehmens in Frage stellt, sondern der dem vorangegangene Genuß von Alkohol und der infolge einer Fahruntüchtigkeit verursachte Verkehrsunfall sind dessen Ursache.

## Zusammenfassung und Ergebnis

Es sollte versucht werden, durch statistische Auswertung von 796 Verkehrsunfallfluchtstrafakten aus den Jahren 1956/57 die Beweggründe aufzudecken, die zur Verkehrsunfallflucht Veranlassung gegeben haben können. Hierbei ergab sich eine eindrucksvolle Zahl von Ursachen, deren jede eine Verkehrsunfallflucht hätte begründen können. Da sich diese Fluchtursachen in den meisten Fällen überlagern und wegen der engen Verflechtung zwischen Willens- und Triebrichtungen das Fluchtmotiv nur als ein komplexes Phänomen in Erscheinung treten kann, mußte darauf verzichtet werden, eine statistisch eindeutige Bestimmung der im Fluchtgeschehen im einzelnen wirksam gewordenen Ursachen zu erreichen. Hierüber ließen sich nur Vermutungen anstellen, die aber wegen der Parallelität der aufgefundenen Tendenzen mit einem hohen Grad von Wahrscheinlichkeit behaftet sind.

Die auf diese Weise ermittelten Ergebnisse werden in Form kurzgefaßter Thesen wie folgt zusammengestellt:

1. An Verkehrsunfallflucht sind vorwiegend Männer beteiligt (94,3 %).
2. Verkehrsunfallflucht ist ein Delikt, an dem vorwiegend jüngere und mittlere Altersklassen beteiligt sind. (Insgesamtverhältniszahl der Männer: 108; die der 18 bis unter 45-Jährigen zwischen 194 und 133; die der 18 bis unter 40-Jährigen über 150).
3. Verkehrsunfallflucht ist kein ausgesprochenes Dunkelheitsdelikt (Hellstunden 49,8 %, Dunkelstunden 50,2 % der Fälle).
4. Verkehrsunfallflucht ist ein Wochenenddelikt (Freitag und Sonnabend 46,8 % der Fälle).
5. Verkehrsunfallflucht ist kein Winterdelikt (Gipfel: September 11,0 %, Juni 10,8 % und Mai 10,2 % der Fälle).

6. An der Verkehrsunfallflucht sind vorwiegend Personen beteiligt, die in der sozialen Rangordnung zu den unteren Volksschichten gehören (Arbeiterschaft incl. Berufskraftfahrer 51,1 % der Täter).

7. Auffallend ist die hohe Beteiligung der Berufskraftfahrer und der selbständigen Gewerbetreibenden sowie der freien Berufe (18,9 % und 21,3 % = 40,2 %).

8. Verkehrsunfallflucht wird in hohem Maße von alkoholisch beeinflußten Tätern begangen (45,6 % der Fälle).

9. Folgende Tatsachen sprechen gegen das Vorliegen von Schockwirkungen:

   a) Nur 8,8 % der Täter erlitten selber Verletzungen,

   b) bei den verletzten Tätern gab es überhaupt keine schweren und bei nur 5,9 % von ihnen mittelschwere Verletzungen,

   c) in nur 2,3 % der Fälle wurden nennenswerte Personenschäden verursacht (mittlere 1,7 % und schwere Personenschäden, solche mit Todesfolge inbegriffen, 0,6 % der Fälle),

   d) 89,4 % der Täter flohen, ohne das Kraftfahrzeug am Unfallort zurückzulassen.

10. Folgende Tatsachen lassen die Verkehrsunfallflucht als ein Delikt erscheinen, das seine Ursachen in einem zielstrebigen und planvollen Handeln der Täter findet:

    a) Der hohe Anteil der vorbestraften Täter (37,1 % der Täter),

    b) der hohe Anteil der Täter, denen die Fahrerlaubnis fehlte bzw. früher einmal entzogen war (19,9 %, bezogen auf die Täter, die einer Fahrerlaubnis bedurften; bezogen auf die Gesamtzahl der Täter ergibt sich ein Anteil von 17,4 %),

c) der hohe Anteil von Berufskraftfahrern und selbständigen Gewerbetreibenden incl. freie Berufe (zusammen 40,2 % der Täter),

d) in 73,8 % der Fälle lag ein Auf- oder Anfahren unbewegter, fremder Objekte vor, so daß die Täter damit rechnen konnten, nicht entdeckt zu werden.

Tabelle 1

Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Geschlecht

| Altersgruppen | Männer | | Frauen | | insgesamt | | Männer in % d. Altersgruppen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | |
| 14-u.18 | 14 | 1,9 | 2 | 4,4 | 16 | 2,0 | 87,5 |
| 18-u.21 | 75 | 10,0 | 3 | 16,6 | 78 | 9,8 | 96,1 |
| 21-u.25 | 86 | 11,4 | 7 | 15,6 | 93 | 11,7 | 92,5 |
| 25-u.30 | 87 | 11,6 | 2 | 4,4 | 89 | 11,2 | 97,7 |
| 30-u.35 | 80 | 10,7 | 3 | 6,7 | 83 | 10,4 | 96,4 |
| 35-u.40 | 67 | 8,9 | 7 | 15,6 | 74 | 9,3 | 90,5 |
| 40-u.45 | 82 | 10,9 | 4 | 8,9 | 86 | 10,8 | 95,3 |
| 45-u.50 | 93 | 12,4 | 5 | 11,1 | 98 | 12,3 | 94,9 |
| 50-u.55 | 80 | 10,7 | 8 | 17,7 | 88 | 11,1 | 90,9 |
| 55-u.60 | 38 | 5,1 | 3 | 6,7 | 41 | 5,2 | 92,7 |
| 60-u.65 | 19 | 2,5 | 1 | 2,2 | 20 | 2,5 | 95,0 |
| 65 → | 29 | 3,9 | - | - | 29 | 3,7 | 100,0 |
| Insgesamt | 750 | 100,0 | 45 | 100,0 | 795 | 100,0 | 94,3 |

Tabelle 2

Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Geschlecht und bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Gruppen in West-Berlin (Durchschnittliche Jahresbevölkerung, Stand vom 31.12.1956) *

| Altersgruppen | Männer | | | Frauen | | | Insgesamt | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abs. Zahl | durchschn. Bevölkerung | Verhältniszahl | abs. Zahl | durchschn. Bevölkerung | Verhältniszahl | abs. Zahl | durchschn. Bevölkerung | Verhältniszahl |
| 14 - unt. 18 | 14 | 68 627 | 20 | 2 | 68 253 | 3 | 16 | 136 880 | 12 |
| 18 - unt. 21 | 75 | 44 590 | 168 | 3 | 46 047 | 7 | 78 | 90 637 | 86 |
| 21 - unt. 25 | 86 | 44 358 | 194 | 7 | 46 729 | 15 | 93 | 91 087 | 102 |
| 25 - unt. 30 | 87 | 52 898 | 165 | 2 | 60 792 | 3 | 89 | 113 690 | 78 |
| 30 - unt. 35 | 80 | 44 910 | 178 | 3 | 71 670 | 4 | 83 | 116 580 | 71 |
| 35 - unt. 40 | 67 | 42 544 | 158 | 7 | 69 905 | 10 | 74 | 112 449 | 66 |
| 40 - unt. 45 | 82 | 61 501 | 133 | 4 | 96 747 | 4 | 86 | 158 248 | 54 |
| 45 - unt. 50 | 93 | 82 951 | 112 | 5 | 122 237 | 4 | 98 | 205 188 | 48 |
| 50 - unt. 55 | 80 | 89 563 | 89 | 8 | 118 430 | 7 | 88 | 207 993 | 42 |
| 55 - unt. 60 | 38 | 75 842 | 50 | 3 | 112 069 | 3 | 41 | 187 911 | 22 |
| 60 - unt. 65 | 19 | 60 186 | 31 | 1 | 104 604 | 1 | 20 | 164 790 | 12 |
| Insgesamt | 721 | 667 970 | 108 | 45 | 917 483 | 5 | 766 | 1 585 453 | 48 |

* Berliner Statistik: Sonderheft 69, S. 17

Tabelle 3

Gliederung der männlichen Täter nach Alkoholeinfluß und Vorstrafen

| Alkohol-einfluß | ohne Vorstr. | mit Vorstr. | insgesamt | Vorbestrafte in % |
|---|---|---|---|---|
| ohne | 272 | 120 | 392 | 30,6 |
| mit | 184 | 173 | 357 | 48,5 |
| insges. | 456 | 293 | 749 | 39,1 |
| dav.mit Alkohol-einfluß in % | 40,3 | 59,0 | 47,7 | |

Tabelle 4

Gliederung der weiblichen Täter nach Alkoholeinfluß und Vorstrafen

| Alkohol-einfluß | ohne Vorstr. | mit Vorstr. | insgesamt | Vorbestrafte in % |
|---|---|---|---|---|
| ohne | 36 | 4 | 40 | 10,0 |
| mit | 5 | - | 5 | - |
| insges, | 41 | 4 | 45 | 8,8 |
| dav.mit Alkohol-einfluß in % | 12,2 | - | 11,1 | |

Tabelle 5

Gliederung der Fluchtfälle nach Alkoholeinfluß und Tätigkeit der Täter

| Tätigkeit | ohne Alkoholeinfluß | | mit Alkoholeinfluß | | insgesamt | | Alkoholfälle in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | |
| ohne Beschäftigung | 41 | 9,8 | 19 | 5,3 | 60 | 7,7 | 31,6 |
| Schüler u. Studenten | 7 | 1,7 | 4 | 1,1 | 11 | 1,4 | 36,4 |
| un-od.angelernte Arbeiter | 56 | 13,3 | 55 | 15,2 | 111 | 14,2 | 49,5 |
| Berufskraftf.u. Fahrlehrer | 85 | 20,2 | 63 | 17,4 | 148 | 18,9 | 42,6 |
| Facharbeiter | 75 | 17,8 | 66 | 18,2 | 141 | 18,0 | 46,8 |
| Angest. und Beamte | 52 | 12,4 | 70 | 19,3 | 122 | 15,6 | 57,4 |
| höhere u. leitende Angest.u. Beamte | 11 | 2,6 | 12 | 3,3 | 23 | 2,9 | 52,2 |
| selbst.Gewerbetreibende und fr. Berufe | 94 | 22,2 | 73 | 20,2 | 167 | 21,3 | 43,7 |
| Insgesamt | 421 | 100,0 | 362 | 100,0 | 783 | 100,0 | 46,2 |

Tabelle 6

Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Vorstrafen

| Altersgruppen | ohne Vorstrafen | | mit Vorstrafen | | insgesamt | | Vorbestrafte in % der Altersgruppe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | |
| 14-u.18 | 12 | 2,4 | 4 | 1,4 | 16 | 2,0 | 25,0 |
| 18-u.21 | 50 | 10,0 | 27 | 9,3 | 77 | 9,7 | 35,1 |
| 21-u.25 | 59 | 11,9 | 34 | 11,7 | 93 | 11,8 | 36,5 |
| 25-u.30 | 49 | 9,8 | 39 | 13,5 | 88 | 11,2 | 44,3 |
| 30 -u.35 | 37 | 7,4 | 45 | 15,5 | 82 | 10,4 | 54,9 |
| 35-u.40 | 46 | 9,2 | 27 | 9,3 | 73 | 9,2 | 37,0 |
| 40-u.45 | 48 | 9,6 | 36 | 12,4 | 84 | 10,7 | 42,8 |
| 45-u.50 | 65 | 13,1 | 33 | 11,4 | 98 | 12,4 | 33,7 |
| 50-u.55 | 67 | 13,4 | 21 | 7,2 | 88 | 11,2 | 23,9 |
| 55-u.60 | 29 | 5,8 | 12 | 4,1 | 41 | 5,2 | 29,3 |
| 60-u.65 | 14 | 2,8 | 6 | 2,1 | 20 | 2,5 | 30,0 |
| 65u.mehr | 23 | 4,6 | 6 | 2,1 | 29 | 3,7 | 20,7 |
| Insgesamt | 499 | 100,0 | 290 | 100,0 | 789 | 100,0 | 36,7 |

Tabelle 7

Gliederung der alkoholisch beeinflußten Täter nach Altersgruppen und Vorstrafen

| Altersgruppen | ohne Vorstrafen | | mit Vorstrafen | | insgesamt | | Vorbestrafte in % der Altersgruppe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | |
| 14-u.18 | 2 | 1,1 | - | - | 2 | 0,6 | - |
| 18-u.21 | 12 | 6,3 | 9 | 5,4 | 21 | 5,9 | 42,8 |
| 21-u.25 | 21 | 11,1 | 20 | 11,9 | 41 | 11,5 | 48,8 |
| 25-u.30 | 28 | 14,8 | 25 | 14,9 | 53 | 14,8 | 47,2 |
| 30-u.35 | 18 | 9,5 | 31 | 18,4 | 49 | 13,7 | 63,3 |
| 35-u.40 | 14 | 7,4 | 18 | 10,7 | 32 | 9,0 | 56,2 |
| 40-u.45 | 25 | 13,2 | 21 | 12,5 | 46 | 12,9 | 45,6 |
| 45-u.50 | 24 | 12,7 | 22 | 13,1 | 46 | 12,9 | 47,8 |
| 50-u.55 | 27 | 14,3 | 13 | 7,7 | 40 | 11,2 | 32,5 |
| 55-u.60 | 9 | 4,8 | 6 | 3,6 | 15 | 4,2 | 40,0 |
| 60-u.65 | 6 | 3,2 | 3 | 1,8 | 9 | 2,5 | 33,3 |
| 65 → | 3 | 1,6 | - | - | 3 | 0,8 | - |
| Insgesamt | 189 | 100,0 | 168 | 100,0 | 357 | 100,0 | 47,0 |

Tabelle 8

Gliederung der alkoholisch nicht beeinflußten Täter nach Altersgruppen und Vorstrafen

| Altersgruppen | ohne Vorstrafen | | mit Vorstrafen | | insgesamt | | Vorbestrafte in % der Altersgruppe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | |
| 14-u.18 | 10 | 3,3 | 4 | 3,2 | 14 | 3,3 | 28,6 |
| 18-u.21 | 38 | 12,2 | 18 | 14,8 | 56 | 13,9 | 32,1 |
| 21-u.25 | 38 | 12,2 | 14 | 11,5 | 52 | 12,1 | 26,9 |
| 25-u.30 | 21 | 6,8 | 14 | 11,5 | 35 | 8,1 | 40,0 |
| 30-u.35 | 19 | 6,1 | 14 | 11,5 | 33 | 7,6 | 42,4 |
| 35-u.40 | 32 | 10,3 | 9 | 7,4 | 41 | 9,5 | 21,9 |
| 40-u.45 | 23 | 7,4 | 15 | 12,3 | 38 | 8,8 | 39,5 |
| 45-u.50 | 41 | 13,2 | 11 | 9,0 | 52 | 12,0 | 21,1 |
| 50-u.55 | 40 | 12,9 | 8 | 6,6 | 48 | 11,1 | 16,7 |
| 55-u.60 | 20 | 6,5 | 6 | 4,9 | 26 | 6,0 | 23,1 |
| 60-u.65 | 8 | 2,6 | 3 | 2,4 | 11 | 2,6 | 27,3 |
| 65 → | 20 | 6,5 | 6 | 4,9 | 26 | 6,0 | 23,1 |
| Insgesamt | 310 | 100,0 | 122 | 100,0 | 432 | 100,0 | 28,2 |

Tabelle 9

Gliederung der Täter nach Tätigkeit und Vorstrafen

| Tätigkeit | ohne Vorstrafen | | mit Vorstrafen | | insgesamt | | Vorbestrafte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | in % |
| ohne Beschäftigung | 42 | 8,6 | 19 | 6,6 | 61 | 7,8 | 31,1 |
| Schüler u. Studenten | 9 | 1,8 | 2 | 0,7 | 11 | 1,4 | 18,2 |
| un-od.angelernte Arbeiter | 56 | 11,4 | 53 | 18,3 | 109 | 14,0 | 48,6 |
| Berufskraftf.u. Fahrlehr. | 90 | 18,4 | 58 | 20,1 | 148 | 19,0 | 39,2 |
| Facharbeiter | 92 | 18,8 | 48 | 18,6 | 140 | 18,0 | 34,3 |
| Angest. und Beamte | 83 | 17,0 | 37 | 12,8 | 120 | 15,4 | 30,8 |
| höhere u. leitende Angest.u. Beamte | 16 | 3,2 | 7 | 2,4 | 23 | 2,9 | 30,4 |
| selbst.Gewerbetreibende und fr.Berufe | 102 | 20,8 | 65 | 22,5 | 167 | 21,5 | 38,9 |
| Insgesamt | 490 | 100,0 | 289 | 100,0 | 779 | 100,0 | 37,1 |

Tabelle 10

Gliederung der wegen Verkehrsdelikte vorbestraften Fluchttäter nach Art und Anzahl der Vorstrafen

| Delikte | alkoholisch unbeeinflusste Fluchttäter | | | alkoholisch beeinflusste Fluchttäter | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Deliktstäter | Deliktsanzahl | % | Deliktstäter | Deliktsanzahl | % |
| §§ 2,71 StVZO | 5 | 6 | 3,7 | 12 | 14 | 5,0 |
| Fahren ohne Führerschein | 14 | 22 | 13,7 | 25 | 35 | 12,7 |
| Flucht nach Verkehrsunfall | 8 | 8 | 5,0 | 8 | 8 | 2,9 |
| Fahrlässige Tötung | 1 | 1 | 0,6 | 1 | 1 | 0,4 |
| Fahrlässige Körperverletzung | 21 | 22 | 13,7 | 34 | 37 | 13,4 |
| Verkehrs- u. Transportgefährdung | 17 | 20 | 12,4 | 77 | 99 | 35,9 |
| Rauschtaten | - | - | - | 5 | 5 | 1,8 |
| Sonstige insbes. Übertretungen | 47 | 82 | 50,9 | 49 | 77 | 27,9 |
| Insgesamt | 113 | 161 = | 100,0 | 211 | 276 = | 100,0 |

Tabelle 11

Gliederung der wegen sonstiger Delikte vorbestraften Fluchttäter nach Art und Anzahl der Vorstrafen

| Delikte | alkoholisch unbeeinflusste Fluchttäter | | | alkoholisch beeinflusste Fluchttäter | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Deliktstäter | Deliktsanzahl | % | Deliktstäter | Deliktsanzahl | % |
| Widerstand gegen die Staatsgewalt | 2 | 4 | 2,9 | 15 | 15 | 7,9 |
| Hausfriedensbruch und Beleidigung | 5 | 5 | 3,6 | 10 | 12 | 6,3 |
| Fahrlässige Tötung | - | - | - | 2 | 2 | 1,1 |
| Körperverletzung | 6 | 6 | 4,3 | 9 | 13 | 6,8 |
| Diebstahl und Unterschlagung | 40 | 82 | 59,0 | 52 | 100 | 52,6 |
| Raub und Erpressung | 2 | 5 | 3,6 | 1 | 5 | 2,6 |
| Begünstigung und Hehlerei | 10 | 18 | 12,9 | 13 | 16 | 8,4 |
| Betrug und Untreue | 9 | 12 | 8,7 | 11 | 17 | 9,0 |
| Urkundenfälschung | 5 | 6 | 4,3 | 5 | 8 | 4,2 |
| Rauschtaten | 1 | 1 | 0,7 | 2 | 2 | 1,1 |
| Insgesamt | 80 | 139 = | 100,0 | 120 | 190 = | 100,0 |

Tabelle 12

Gliederung der unter laufender Bewährung stehenden Fluchttäter nach Alkoholeinfluss und Tätigkeiten

| Alkohol-einfluss | ohne Tätigkeit | Schüler u. Studenten | un-,angel. Arbeiter | Berufskraft-fahrer u. Fahrlehrer | Fachar-beiter | Angest. u. Beamte | leitende Angest.u. Beamte | selbst.Ge-werbetr.u. fr. Berufe | ins-ges. | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ohne Alkohol | - | - | 4 | 1 | - | 3 | - | - | 8 | 28,6 |
| mit Al-kohol | 1 | - | 4 | 5 | 6 | 3 | - | 1 | 20 | 71,4 |
| Insges. | 1 | - | 8 | 6 | 6 | 6 | - | 1 | 28 | 100,0 |
| % | 3,6 | - | 28,6 | 21,4 | 21,4 | 21,4 | - | 3,6 | 100,0 | |

Tabelle 13

Gliederung der in ein laufendes Strafverfahren verwickelten Fluchttäter nach Alkoholeinfluss und Tätigkeiten

| Alkohol-einfluss | ohne Tätigkeit | Schüler u. Studenten | un-,angel. Arbeiter | Berufskraft-fahrer u. Fahrlehrer | Fachar-beiter | Angest. u. Beamte | leitende Angest.u. Beamte | selbst.Ge-werbetr.u. fr. Berufe | ins-ges. | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ohne Alkohol | - | - | 4 | - | 1 | 1 | - | 1 | 7 | 46,7 |
| mit Alkohol | - | - | 3 | 1 | 1 | 1 | - | 2 | 8 | 53,3 |
| Insges. | - | - | 7 | 1 | 2 | 2 | - | 3 | 15 | 100,0 |
| % | - | - | 46,7 | 6,7 | 13,3 | 13,3 | - | 20,0 | 100,0 | |

Tabelle 14

Gliederung der Fluchtfälle nach Unfallarten und Sachschaden

| Unfallart | ohne Sachschaden | | leichter Sachschaden | | mittl. Sachschaden | | schwerer Sachschaden | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| Parken, * Rangieren, Auffahren | 2 | 8,3 | 399 | 71,9 | 155 | 86,6 | 27 | 84,4 | 583 | 73,8 |
| Überholen | - | - | 43 | 7,7 | 10 | 5,6 | 1 | 3,1 | 54 | 6,8 |
| Nichtbeachtung der Vorfahrt | 1 | 4,2 | 16 | 2,9 | 1 | 0,5 | - | - | 18 | 2,3 |
| Sonstige ** | 21 | 87,5 | 97 | 17,5 | 13 | 7,3 | 4 | 12,5 | 135 | 17,1 |
| Insgesamt | 24 | 100,0 | 555 | 100,0 | 179 | 100,0 | 32 | 100,0 | 790 | 100,0 |

* alle Fälle, bei denen Täter geparkt, rangiert haben, eingeschlossen die Fälle, bei denen Täter auf unbewegte Objekte wie Verkehrszeichen, Absperrungen von Baustellen, Laternen-Masten, Gitter und sonstige Hindernisse aufgefahren sind etc.

** z.B. ins Schleudern geraten, ohne Abwinken Fahrtrichtung geändert etc., unerwartetes Verlassen der Parkreihe.

Tabelle 15

Gliederung der Fluchtfälle nach Unfallarten und Alkoholeinfluß

| Unfallart | ohne Alkoholeinfluß | | mit Alkoholeinfluß | | insgesamt | | Alkoholeinfluß in % d. Unfallarten |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | |
| Parken, * Rangieren, Auffahren | 278 | 65,0 | 304 | 84,2 | 582 | 73,8 | 52,2 |
| Überholen | 35 | 8,2 | 19 | 5,3 | 54 | 6,9 | 35,2 |
| Nichtbeachtung der Vorfahrt | 13 | 3,1 | 5 | 1,4 | 18 | 2,3 | 27,8 |
| Sonstige ** | 101 | 23,7 | 33 | 9,1 | 134 | 17,0 | 24,6 |
| Insgesamt | 427 | 100,0 | 361 | 100,0 | 788 | 100,0 | 45,8 |

* alle Fälle, bei denen Täter geparkt, rangiert haben, eingeschlossen die Fälle, bei denen Täter auf unbewegte Objekte wie Verkehrszeichen, Absperrungen von Baustellen, Laternen-Masten, Gitter und sonstige Hindernisse aufgefahren sind etc.

** z.B. ins Schleudern geraten, ohne Abwinken Fahrtrichtung geändert etc., unerwartetes Verlassen der Parkreihe

Tabelle 16

Gliederung der verursachten Personenschäden nach Verkehrsteilnahme der Täter *

| Verletzungen | LKW | | PKW | | Krad und Roller | | Moped | | Radfahrer | | Pferdeführer | | Fussgänger | | Hundehalter | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % |
| ohne Verl. | 163 | 91,1 | 387 | 84,3 | 35 | 76,1 | 16 | 69,6 | 26 | 57,8 | 7 | 100,0 | 6 | 54,5 | - | - | 640 | 82,7 |
| leichte Verl. | 15 | 8,4 | 60 | 13,1 | 10 | 21,7 | 6 | 26,1 | 17 | 37,7 | - | - | 5 | 45,5 | 3 | 75,0 | 116 | 15,0 |
| mittlere Verl. | - | - | 8 | 1,7 | 1 | 2,2 | 1 | 4,3 | 2 | 4,5 | - | - | - | - | 1 | 25,0 | 13 | 1,7 |
| schwere Verl.incl. Todesfolge | 1 | 0,5 | 4 | 0,9 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | 0,6 |
| Insges. | 179 | 100,0 | 459 | 100,0 | 46 | 100,0 | 23 | 100,0 | 45 | 100,0 | 7 | 100,0 | 11 | 100,0 | 4 | 100,0 | 774 | 100,0 |
| % | 23,1 | | 59,3 | | 6,0 | | 3,0 | | 5,8 | | 0,9 | | 1,4 | | 0,5 | | 100,0 | |

* ohne Mitfahrer

Tabelle 17

Gliederung der verletzten Täter nach Alkoholeinfluss und Verkehrsteilnahme *

| Alkohol-einfluss | LKW | | PKW | | Krad und Roller | | Moped | | Rad-fahrer | | Fuss-gänger | | Mit-fahrer | | insgesamt | | Alkohol-einfluss in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| ohne Alkohol | 1 | 33,3 | 8 | 27,6 | 5 | 23,8 | - | - | 6 | 66,7 | 2 | 100,0 | 1 | 100,0 | 23 | 33,8 | - |
| mit Alkohol | 2 | 66,7 | 21 | 72,4 | 16 | 76,2 | 3 | 100,0 | 3 | 33,3 | - | - | - | - | 45 | 66,2 | - |
| Insges. | 3 | 100,0 | 29 | 100,0 | 21 | 100,0 | 3 | 100,0 | 9 | 100,0 | 2 | 100,0 | 1 | 100,0 | 68 | 100,0 | 66,2 |

* Pferdefuhrwerke und Hundehalter fehlen in der Tabelle, da keiner verletzt.

Tabelle 18

Gliederung der Fluchtfälle nach Alkoholeinfluss und verursachten Personenschäden

| Alkohol-einfluss | ohne Verletzungen | | leichte Verletzungen | | mittlere Verletzungen | | schwere Verl. incl. Todesfolge | | insgesamt | | Alkohol-einfluss in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| ohne Alkohol | 344 | 52,3 | 75 | 63,3 | 10 | 76,9 | 3 | 60,0 | 432 | 54,4 | - |
| mit Alkohol | 314 | 47,7 | 43 | 36,4 | 3 | 23,1 | 2 | 40,0 | 362 | 45,6 | - |
| Insges. | 658 | 100,0 | 118 | 100,0 | 13 | 100,0 | 5 | 100,0 | 794 | 100,0 | 45,6 |

Gliederung der verursachten Personenschäden nach Rechtsbeziehungen der Täter zum Fahrzeug

| Verletzungen | Eigentum | | gemietet und geliehen | | anvertraut | | unbefugter Gebrauch | | gestohlen | | insgesamt | | unbefugter Gebrauch u. Diebstahl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | in % |
| ohne Verletzungen | 327 | 78,0 | 118 | 90,1 | 168 | 89,8 | 29 | 82,9 | 6 | 85,7 | 648 | 83,7 | 5,4 |
| leichte Verletzungen | 78 | 18,8 | 10 | 7,6 | 18 | 9,7 | 3 | 8,6 | 1 | 14,3 | 110 | 14,2 | 3,6 |
| mittlere Verl. | 9 | 2,2 | 1 | 0,8 | - | - | 2 | 5,7 | - | - | 12 | 1,6 | 16,6 |
| schwere Verl. incl. Todesfolge | - | - | 2 | 1,5 | 1 | 0,5 | 1 | 2,8 | - | - | 4 | 0,5 | 25,0 |
| Insges. | 414 | 100,0 | 131 | 100,0 | 187 | 100,0 | 35 | 100,0 | 7 | 100,0 | 774 | 100,0 | 5,4 |
| % | 53,5 | | 16,9 | | 24,2 | | 4,5 | | 0,9 | | 100,0 | | |

Gliederung der Fluchtfälle nach Sachschaden und Unfallarten

| Sach-schaden | Parken * Rangieren Auffahren | | Überholen | | Nichtbeachtung der Vorfahrt | | Sonstige ** | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| ohne | 2 | 0,4 | - | - | 1 | 5,6 | 21 | 15,6 | 24 | 3,0 |
| leichte | 399 | 68,4 | 43 | 79,6 | 16 | 88,8 | 97 | 71,8 | 555 | 70,3 |
| mittlere | 155 | 26,6 | 10 | 18,6 | 1 | 5,6 | 13 | 9,6 | 179 | 22,7 |
| schwere | 27 | 4,6 | 1 | 1,8 | - | - | 4 | 3,0 | 32 | 4,0 |
| Insgesamt | 583 | 100,0 | 54 | 100,0 | 18 | 100,0 | 135 | 100,0 | 790 | 100,0 |

* alle Fälle, bei denen Täter geparkt, rangiert haben, eingeschlossen die Fälle, bei denen Täter auf unbewegte Objekte wie Verkehrszeichen, Absperrungen von Baustellen, Laternen-Masten, Gitter und sonstige Hindernisse aufgefahren sind etc.

** z.B. ins Schleudern geraten, ohne Abwinken Fahrtrichtung geändert etc., unerwartetes Verlassen der Parkreihe.

Tabelle 21

Verteilung der Fluchtfälle auf Monate und Wochentage

| Monate | So. | Mo. | Di. | Mi. | Do. | Fr. | Sa. | insges. | Monate in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jan. | 5 | 5 | 7 | 6 | 4 | 7 | 11 | 45 | 5,7 |
| Febr. | 7 | 6 | 7 | 4 | 9 | 7 | 12 | 52 | 6,5 |
| März | 8 | 5 | 9 | 9 | 5 | 9 | 18 | 63 | 7,9 |
| April | 7 | 6 | 11 | 6 | 7 | 15 | 13 | 65 | 8,2 |
| Mai | 5 | 13 | 9 | 16 | 11 | 16 | 11 | 81 | 10,2 |
| Juni | 9 | 11 | 8 | 11 | 18 | 12 | 17 | 86 | 10,8 |
| Juli | 7 | 12 | 8 | 8 | 9 | 8 | 12 | 64 | 8,1 |
| Aug. | 10 | 7 | 4 | 10 | 6 | 9 | 14 | 60 | 7,6 |
| Sept. | 13 | 8 | 11 | 10 | 11 | 15 | 19 | 87 | 11,0 |
| Okt. | 5 | 14 | 12 | 10 | 5 | 5 | 16 | 67 | 8,4 |
| Nov. | 6 | 3 | 14 | 9 | 9 | 17 | 8 | 66 | 8,3 |
| Dez. | 8 | 8 | 8 | 7 | 6 | 3 | 18 | 58 | 7,3 |
| Insgesamt | 90 | 98 | 109 | 106 | 100 | 123 | 169 | 794 | 100,0 |
| Wochentage in % | 11,3 | 12,3 | 13,7 | 13,3 | 12,6 | 15,5 | 21,3 | 100,0 | |

Tabelle 22

Verteilung der Fluchtfälle auf Monate und Tagesstunden

| Std. | Jan. | Febr. | März | Apr. | Mai | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | Insgesamt | Std. in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 4 | 3 | 3 | 3 | 5 | 6 | 3 | 2 | - | 2 | 4 | 6 | 41 | 5,2 |
| 1 | 1 | 5 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 2 | 3 | 4 | 1 | 6 | 41 | 5,2 |
| 2 | 4 | 3 | 5 | 4 | 6 | 3 | - | - | 2 | - | 3 | 4 | 34 | 4,3 |
| 3 | 2 | 2 | 4 | 4 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 4 | 2 | 1 | 29 | 3,6 |
| 4 | 2 | 1 | 3 | - | 2 | 5 | 1 | - | 1 | 3 | 1 | 3 | 22 | 2,8 |
| 5 | 2 | - | 1 | 3 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 2 | - | 12 | 1,5 |
| 6 | 2 | - | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | - | 2 | 3 | 1 | 1 | 17 | 2,1 |
| 7 | - | 2 | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | - | 2 | 10 | 1,3 |
| 8 | - | 1 | - | - | 1 | 3 | 2 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 11 | 1,4 |
| 9 | 2 | 1 | 1 | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - | - | 16 | 2,0 |
| 10 | - | 2 | 1 | - | 1 | 2 | 2 | - | 2 | 3 | 1 | 3 | 17 | 2,1 |
| 11 | - | 2 | - | 4 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 22 | 2,8 |
| 12 | 2 | 5 | 6 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 4 | - | 2 | 5 | 34 | 4,3 |
| 13 | 2 | 5 | 3 | 1 | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | - | 1 | 34 | 4,3 |
| 14 | 1 | - | 3 | 6 | 4 | 5 | 3 | 4 | 7 | 2 | 3 | 3 | 41 | 5,2 |
| 15 | 3 | 2 | 2 | 5 | 5 | 7 | 7 | 4 | 6 | 1 | 4 | 1 | 47 | 5,9 |
| 16 | 5 | 4 | 8 | 3 | 3 | 5 | 3 | 7 | 11 | 10 | 6 | 3 | 68 | 8,6 |
| 17 | 2 | 3 | 2 | 8 | 5 | 10 | 3 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 56 | 7,0 |
| 18 | - | 4 | 2 | 7 | 5 | 4 | 7 | 5 | 6 | 6 | 4 | 2 | 52 | 6,6 |
| 19 | 4 | 1 | 3 | 2 | 8 | 6 | 4 | 5 | 7 | 5 | 7 | 4 | 56 | 7,0 |
| 20 | - | 1 | 3 | 2 | 4 | 1 | 5 | 3 | 10 | - | 4 | 1 | 34 | 4,3 |
| 21 | 1 | 2 | 2 | - | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 | 29 | 3,6 |
| 22 | - | 1 | 3 | 3 | 4 | 3 | - | 5 | 4 | 3 | 5 | 1 | 32 | 4,0 |
| 23 | 6 | 1 | 3 | 3 | 6 | 6 | 1 | 4 | 3 | 3 | 3 | - | 39 | 4,9 |
| Insges. | 45 | 51 | 63 | 64 | 81 | 86 | 64 | 62 | 87 | 67 | 66 | 58 | 794 | 100,0 |

Anmerkung: Nach dem für die Berliner öffentliche Straßenbeleuchtung geltenden Brennkalender wurden die monatlichen mittleren Dunkelstunden ermittelt und durch Unterstreichen kenntlich gemacht.

Tabelle 23

Verteilung der alkoholisch beeinflußten Fluchtfälle auf Monate und Tagesstunden

| Std. | Jan. | Febr. | März | Apr. | Mai | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | Insgesamt | Std. in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 3 | 3 | 1 | 3 | 4 | 4 | 3 | 2 | - | 1 | 3 | 5 | 32 | 8,8 |
| 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 24 | 6,6 |
| 2 | 4 | 1 | 4 | 4 | 4 | 2 | - | - | 1 | - | 2 | 4 | 26 | 7,2 |
| 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | - | 1 | 22 | 6,1 |
| 4 | 2 | 1 | 3 | - | 2 | 3 | 1 | - | 1 | 2 | - | 2 | 17 | 4,7 |
| 5 | 2 | - | 1 | 2 | 1 | 1 | - | - | - | 1 | 2 | - | 10 | 2,8 |
| 6 | 1 | - | 1 | 1 | - | 1 | - | - | 1 | - | 1 | 1 | 7 | 1,9 |
| 7 | - | 1 | - | 1 | 1 | - | - | - | - | 1 | - | 1 | 5 | 1,4 |
| 8 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 2 | 0,6 |
| 9 | 1 | - | - | - | - | 2 | - | 1 | - | - | - | - | 4 | 1,1 |
| 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 0,3 |
| 11 | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 4 | 1,1 |
| 12 | - | 1 | 1 | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 | - | - | - | 6 | 1,6 |
| 13 | 1 | 2 | - | - | - | 1 | - | 3 | 1 | 1 | - | - | 9 | 2,5 |
| 14 | - | - | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | - | 1 | - | 12 | 3,3 |
| 15 | 1 | - | 1 | 3 | - | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 17 | 4,7 |
| 16 | 3 | - | 2 | 1 | 2 | 1 | - | 1 | 4 | 5 | 2 | 1 | 22 | 6,1 |
| 17 | - | 2 | - | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 18 | 5,0 |
| 18 | - | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 22 | 6,1 |
| 19 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | 3 | 3 | - | 2 | 2 | 23 | 6,3 |
| 20 | - | 1 | 3 | 1 | 3 | - | 2 | 1 | 2 | - | 2 | 1 | 16 | 4,4 |
| 21 | 1 | 2 | 2 | - | 1 | 1 | 3 | - | 1 | 3 | 2 | 1 | 17 | 4,7 |
| 22 | - | - | 3 | 1 | 4 | 1 | - | 3 | 3 | 2 | 3 | - | 20 | 5,5 |
| 23 | 3 | 1 | 2 | 2 | 4 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | - | 26 | 7,2 |
| Insges. | 27 | 24 | 33 | 30 | 41 | 34 | 27 | 26 | 32 | 32 | 28 | 28 | 362 | 100,0 |
| Monate in % | 7,5 | 6,6 | 9,1 | 8,3 | 11,4 | 9,4 | 7,5 | 7,2 | 8,8 | 8,8 | 7,7 | 7,7 | 100,0 | |

Anmerkung: Nach dem für die Berliner öffentliche Straßenbeleuchtung geltenden Brennkalender wurden die monatlichen mittleren Dunkelstunden ermittelt und durch Unterstreichen kenntlich gemacht.

Tabelle 24

Zusammenfassung der Fluchtfälle nach der Tageszeit in Stundengruppen und Alkoholeinfluß

| Stunden | ohne Alkoholeinfluß | | mit Alkoholeinfluß | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % |
| 0 - 3 | 34 | 7,9 | 82 | 22,6 | 116 | 14,7 |
| 3 - 6 | 14 | 3,2 | 49 | 13,6 | 63 | 7,9 |
| 6 - 9 | 24 | 5,5 | 14 | 3,9 | 38 | 4,8 |
| 9 - 12 | 46 | 10,6 | 9 | 2,5 | 55 | 6,9 |
| 12 - 15 | 82 | 19,0 | 27 | 7,4 | 109 | 13,8 |
| 15 - 18 | 114 | 26,4 | 57 | 15,8 | 171 | 21,5 |
| 18 - 21 | 81 | 18,8 | 61 | 16,8 | 142 | 17,9 |
| 21 - 24 | 37 | 8,6 | 63 | 17,4 | 100 | 12,5 |
| Insges. | 432 | 100,0 | 362 | 100,0 | 794 | 100,0 |

Tabelle 25

Verteilung der Fluchtfälle auf Hell- und Dunkel-Stunden

| Monate | Hell-Std. | | Dunkel-Std. | | insgesamt | | Dunkelfälle in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| Januar | 10 | 2,6 | 35 | 8,8 | 45 | 5,7 | 77,8 |
| Febr. | 24 | 6,1 | 27 | 6,7 | 51 | 6,5 | 52,9 |
| März | 28 | 7,1 | 35 | 8,8 | 63 | 7,9 | 55,5 |
| April | 40 | 10,1 | 24 | 6,0 | 64 | 8,2 | 37,5 |
| Mai | 46 | 11,6 | 35 | 8,8 | 81 | 10,2 | 43,2 |
| Juni | 62 | 15,7 | 24 | 6,0 | 86 | 10,8 | 27,9 |
| Juli | 44 | 11,1 | 20 | 5,0 | 64 | 8,1 | 31,2 |
| Aug. | 38 | 9,6 | 24 | 6,0 | 62 | 7,6 | 38,7 |
| Sept. | 46 | 11,6 | 41 | 10,3 | 87 | 11,0 | 47,1 |
| Okt. | 28 | 7,1 | 39 | 9,8 | 67 | 8,4 | 58,2 |
| Nov. | 13 | 3,3 | 53 | 13,3 | 66 | 8,3 | 80,3 |
| Dez. | 16 | 4,1 | 42 | 10,5 | 58 | 7,3 | 72,4 |
| Ins-ges. | 395 | 100,0 | 399 | 100,0 | 794 | 100,0 | 50,2 |

Tabelle 26

Verteilung der alkoholisch unbeeinflußten Fluchtfälle auf Hell- und Dunkel-Stunden

| Monate | Hell-Std. | | Dunkel-Std. | | insgesamt | | Dunkelfälle |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | in % |
| Januar | 7 | 2,5 | 11 | 7,2 | 18 | 4,2 | 61,1 |
| Febr. | 19 | 6,8 | 8 | 5,3 | 27 | 6,3 | 29,6 |
| März | 22 | 7,8 | 8 | 5,3 | 30 | 6,9 | 26,7 |
| April | 26 | 9,3 | 8 | 5,3 | 34 | 7,9 | 23,5 |
| Mai | 30 | 10,7 | 10 | 6,6 | 40 | 9,2 | 25,0 |
| Juni | 41 | 14,6 | 11 | 7,2 | 52 | 12,0 | 21,1 |
| Juli | 33 | 11,8 | 4 | 2,6 | 37 | 8,6 | 10,8 |
| Aug. | 25 | 8,9 | 11 | 7,2 | 36 | 8,3 | 30,5 |
| Sept. | 33 | 11,8 | 22 | 14,4 | 55 | 12,8 | 40,0 |
| Okt. | 20 | 7,2 | 15 | 9,9 | 35 | 8,1 | 42,8 |
| Nov. | 11 | 3,9 | 27 | 17,8 | 38 | 8,8 | 71,0 |
| Dez. | 13 | 4,7 | 17 | 11,2 | 30 | 6,9 | 56,7 |
| Ins-ges. | 280 | 100,0 | 152 | 100,0 | 432 | 100,0 | 35,2 |

Tabelle 27

Verteilung der alkoholisch beeinflußten Fluchtfälle auf Hell- und Dunkel-Stunden

| Monate | Hell-Std. | | Dunkel-Std. | | insgesamt | | Dunkel-Std. in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| Januar | 3 | 2,6 | 24 | 9,7 | 27 | 7,5 | 88,9 |
| Febr. | 5 | 4,3 | 19 | 7,7 | 24 | 6,6 | 79,2 |
| März | 6 | 5,2 | 27 | 10,9 | 33 | 9,1 | 81,8 |
| April | 14 | 12,2 | 16 | 6,5 | 30 | 8,3 | 53,3 |
| Mai | 16 | 13,9 | 25 | 10,1 | 41 | 11,4 | 61,0 |
| Juni | 21 | 18,3 | 13 | 5,3 | 34 | 9,4 | 38,2 |
| Juli | 11 | 9,6 | 16 | 6,5 | 27 | 7,5 | 59,2 |
| Aug. | 13 | 11,3 | 13 | 5,3 | 26 | 7,2 | 50,0 |
| Sept. | 13 | 11,3 | 19 | 7,7 | 32 | 8,8 | 59,4 |
| Okt. | 8 | 7,0 | 24 | 9,7 | 32 | 8,8 | 75,0 |
| Nov. | 2 | 1,7 | 26 | 10,5 | 28 | 7,7 | 92,8 |
| Dez. | 3 | 2,6 | 25 | 10,1 | 28 | 7,7 | 89,3 |
| Insges. | 115 | 100,0 | 247 | 100,0 | 362 | 100,0 | 68,2 |

## Gliederung der Täter nach Tatzeit und Tätigkeit

| Tatzeit | ohne Beschäftigung | | Schüler und Studenten | | un- oder angelernte Arbeiter | | Berufskraftfahrer | | Facharbeiter | | Angest. u. Beamte | | höhere u. leitende Angest. u. Beamte | | selbst. Gewerbetreibende und fr. Berufe | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % |
| 2 - 8 | 7 | 11,4 | 3 | 27,3 | 19 | 17,4 | 20 | 13,4 | 20 | 14,1 | 28 | 23,0 | 4 | 17,4 | 24 | 14,5 | 125 | 16,0 |
| 8 - 14 | 12 | 19,7 | 1 | 9,1 | 15 | 13,8 | 33 | 22,2 | 15 | 10,5 | 17 | 13,9 | 4 | 17,4 | 34 | 20,5 | 131 | 16,7 |
| 14 - 20 | 30 | 49,2 | 2 | 18,2 | 47 | 43,1 | 61 | 40,9 | 64 | 45,3 | 41 | 33,6 | 8 | 34,8 | 60 | 36,1 | 313 | 40,0 |
| 20 - 2 | 12 | 19,7 | 5 | 45,4 | 28 | 25,7 | 35 | 23,5 | 43 | 30,1 | 36 | 29,5 | 7 | 30,4 | 48 | 28,9 | 214 | 27,3 |
| Insges. | 61 | 100,0 | 11 | 100,0 | 109 | 100,0 | 149 | 100,0 | 142 | 100,0 | 122 | 100,0 | 23 | 100,0 | 166 | 100,0 | 783 | |

Tabelle 29

Gliederung der Täter nach Teilnahme am Verkehr und Alkoholeinfluß

| Teilnahme am Verkehr | ohne Alkoholeinfluß | | mit Alkoholeinfluß | | insgesamt | | Alkoholeinfluß |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | in % |
| LKW | 104 | 24,1 | 74 | 20,5 | 178 | 22,5 | 41,5 |
| PKW | 232 | 53,6 | 227 | 62,9 | 459 | 58,0 | 49,5 |
| Motorräder u. Roller | 24 | 5,6 | 22 | 6,0 | 46 | 5,8 | 47,8 |
| Moped | 12 | 2,8 | 11 | 3,0 | 23 | 2,9 | 47,8 |
| Radf. | 28 | 6,5 | 17 | 4,8 | 45 | 5,7 | 37,8 |
| Mitf. | 15 | 3,5 | 5 | 1,4 | 20 | 2,5 | 25,0 |
| Sonst.* | 16 | 3,7 | 5 | 1,4 | 21 | 2,6 | 23,8 |
| Insges. | 431 | 100,0 | 361 | 100,0 | 792 | 100,0 | 45,6 |

* Sonstige = Diese Spalte enthält Fußgänger, die Fahrer von Pferdefuhrwerken und Handwagen, Hundehalter.

Tabelle 30

Gliederung der Fluchtfalle nach Fluchtarten und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

| Fluchtarten | Eigentum | | gemietet und geliehen | | anvertraut | | unbefugter Gebrauch | | gestohlen | | insgesamt | | unbefugter Gebrauch u. Diebstahl in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| mit dem Fahrzeug | 376 | 92,1 | 117 | 89,3 | 176 | 95,1 | 15 | 41,7 | 1 | 16,6 | 685 | 89,4 | 2,3 |
| unter Zurücklassung d.Fahrzeuges | 19 | 4,7 | 6 | 4,6 | 3 | 1,6 | 16 | 44,4 | 5 | 83,4 | 49 | 6,4 | 42,8 |
| mit dem Fahrzeug u.unter Zurücklassung desselben | 13 | 3,2 | 8 | 6,1 | 6 | 3,3 | 5 | 13,9 | - | - | 32 | 4,2 | 15,6 |
| Insgesamt | 408 | 100,0 | 131 | 100,0 | 185 | 100,0 | 36 | 100,0 | 6 | 100,0 | 766 | 100,0 | 5,5 |

Tabelle 31

Gliederung der Fahrzeugführer * nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Altersgruppen

A l t e r s g r u p p e n

| Rechtsbeziehung | 14 - u. 18 | | 18 - u. 21 | | 21 - u. 25 | | 25 - u. 30 | | 30 - u. 35 | | 35 - u. 40 | | 40 - u. 45 | | 45 - u. 50 | | 50 - u. 55 | | 55 - u. 60 | | 60 - u. 65 | | 65 u. mehr | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| Eig. | 8 | 50,0 | 23 | 30,7 | 26 | 28,6 | 49 | 55,1 | 41 | 50,0 | 39 | 52,7 | 53 | 63,1 | 64 | 66,0 | 51 | 60,7 | 22 | 57,9 | 12 | 66,7 | 26 | 89,7 | 414 | 53,3 |
| gemietet u. gel. | 1 | 6,2 | 20 | 26,6 | 28 | 30,7 | 24 | 27,0 | 14 | 17,1 | 14 | 18,9 | 14 | 16,7 | 5 | 5,1 | 4 | 4,8 | 7 | 18,4 | 1 | 5,5 | 1 | 3,4 | 133 | 17,1 |
| anvertraut | 1 | 6,2 | 17 | 22,7 | 27 | 29,7 | 14 | 15,7 | 23 | 28,0 | 17 | 23,0 | 15 | 17,8 | 28 | 28,9 | 29 | 34,5 | 9 | 23,7 | 5 | 27,8 | 2 | 6,9 | 187 | 24,1 |
| unbef. Gebrauch | 6 | 37,6 | 9 | 12,0 | 9 | 9,9 | 2 | 2,2 | 4 | 4,9 | 4 | 5,4 | 2 | 2,4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 36 | 4,6 |
| gestohlen | - | - | 6 | 8,0 | 1 | 1,1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7 | 0,9 |
| Insges. | 16 | 100,0 | 75 | 100,0 | 91 | 100,0 | 89 | 100,0 | 82 | 100,0 | 74 | 100,0 | 84 | 100,0 | 97 | 100,0 | 84 | 100,0 | 38 | 100,0 | 18 | 100,0 | 29 | 100,0 | 777 | 100,0 |

* incl. Pferdefuhrwerke

Tabelle 32

Gliederung der Fahrzeugführer nach Tätigkeiten und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

| Tätigkeiten | Eigentum | | gemietet und geliehen | | anvertraut | | unbefugter Gebrauch | | gestohlen | | insgesamt | | unbef. Gebrauch u. Diebstahl in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| ohne Beschäftig. | 23 | 5,8 | 18 | 14,2 | 6 | 3,2 | 5 | 16,1 | 1 | 16,2 | 53 | 7,1 | 11,3 |
| Schüler u. Studenten | 1 | 0,3 | 8 | 6,3 | - | - | 1 | 3,2 | - | - | 10 | 1,4 | 10,0 |
| un-, angelernte Arbeiter | 58 | 14,5 | 15 | 11,8 | 12 | 6,4 | 16 | 51,6 | 4 | 66,6 | 105 | 14,0 | 19,0 |
| Berufskraftf., Fahrlehrer | 23 | 5,7 | 8 | 6,3 | 112 | 60,2 | 3 | 9,7 | - | - | 146 | 19,5 | 2,1 |
| Facharbeiter | 70 | 17,5 | 38 | 29,9 | 23 | 12,4 | 3 | 9,7 | 1 | 16,2 | 135 | 18,0 | 2,2 |
| Angest.u. Beamte | 63 | 15,8 | 27 | 21,3 | 24 | 12,9 | 3 | 9,7 | - | - | 117 | 15,6 | 2,6 |
| leitende Angest.u. Beamte | 19 | 4,8 | 1 | 0,8 | 2 | 1,1 | - | - | - | - | 22 | 2,9 | - |
| selbst.Gewerbetreibende, Fr. Berufe | 142 | 35,6 | 12 | 9,4 | 7 | 3,8 | - | - | - | - | 161 | 21,5 | - |
| Insges. | 399 | 100,0 | 127 | 100,0 | 186 | 100,0 | 31 | 100,0 | 6 | 100,0 | 749 | 100,0 | 4,9 |

Tabelle 33

Gliederung der Fahrzeugführer * nach Altersgruppen und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

| Altersgruppen | Eigentum | | gemietet und geliehen | | anvertraut | | unbefugter Gebrauch | | gestohlen | | insgesamt | | unbef. Gebrauch u. Diebstahl in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| 14-u.18 | 8 | 1,9 | 1 | 0,8 | 1 | 0,5 | 6 | 16,6 | - | - | 16 | 2,0 | 37,5 |
| 18-u.21 | 23 | 5,6 | 20 | 15,0 | 17 | 9,1 | 9 | 25,0 | 6 | 85,7 | 75 | 9,7 | 20,0 |
| 21-u.25 | 26 | 6,3 | 28 | 21,1 | 27 | 14,5 | 9 | 25,0 | 1 | 14,3 | 91 | 11,7 | 10,9 |
| 25-u.30 | 49 | 11,8 | 24 | 18,0 | 14 | 7,5 | 2 | 5,6 | - | - | 89 | 11,5 | 2,2 |
| 30-u.35 | 41 | 9,9 | 14 | 10,5 | 23 | 12,3 | 4 | 11,1 | - | - | 82 | 10,6 | 4,9 |
| 35-u.40 | 39 | 9,4 | 14 | 10,5 | 17 | 9,1 | 4 | 11,1 | - | - | 74 | 9,5 | 5,4 |
| 40-u.45 | 53 | 12,8 | 14 | 10,5 | 15 | 8,0 | 2 | 5,6 | - | - | 84 | 10,8 | 2,4 |
| 45-u.50 | 64 | 15,5 | 5 | 3,8 | 28 | 15,0 | - | - | - | - | 97 | 12,5 | - |
| 50-u.55 | 51 | 12,3 | 4 | 3,0 | 29 | 15,5 | - | - | - | - | 84 | 10,8 | - |
| 55-u.60 | 22 | 5,3 | 7 | 5,4 | 9 | 4,8 | - | - | - | - | 38 | 4,9 | - |
| 60-u.65 | 12 | 2,9 | 1 | 0,7 | 5 | 2,7 | - | - | - | - | 18 | 2,3 | - |
| 65 → | 26 | 6,3 | 1 | 0,7 | 2 | 1,0 | - | - | - | - | 29 | 3,7 | - |
| Insges. | 414 | 100,0 | 133 | 100,0 | 187 | 100,0 | 36 | 100,0 | 7 | 100,0 | 777 | 100,0 | 5,5 |

* incl. Pferdefuhrwerke

Tabelle 34

Gliederung der alkoholisch beeinflussten Fahrzeugführer * nach Altersgruppen und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

| Altersgruppen | Eigentum | | gemietet und geliehen | | anvertraut | | unbefugter Gebrauch | | gestohlen | | insgesamt | | unbef.Gebrauch u. Diebstahl in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | |
| 14-u.18 | 1 | 0,5 | - | - | - | - | 1 | 4,3 | - | - | 2 | 0,6 | 50,0 |
| 18-u.21 | 6 | 3,1 | 5 | 7,6 | 2 | 3,0 | 4 | 17,4 | 5 | 83,3 | 22 | 6,1 | 40,9 |
| 21-u.25 | 12 | 6,1 | 11 | 16,7 | 8 | 11,9 | 8 | 34,8 | 1 | 16,7 | 40 | 11,2 | 22,5 |
| 25-u.30 | 31 | 15,8 | 13 | 19,7 | 8 | 11,9 | 1 | 4,4 | - | - | 53 | 14,8 | 1,9 |
| 30-u.35 | 25 | 12,8 | 12 | 18,2 | 9 | 13,4 | 4 | 17,4 | - | - | 50 | 14,0 | 8,0 |
| 35-u.40 | 15 | 7,7 | 8 | 12,1 | 7 | 10,5 | 3 | 13,0 | - | - | 33 | 9,2 | 9,1 |
| 40-u.45 | 33 | 16,8 | 7 | 10,7 | 5 | 7,5 | 2 | 8,7 | - | - | 47 | 13,1 | 4,2 |
| 45-u.50 | 31 | 15,8 | 2 | 3,0 | 13 | 19,4 | - | - | - | - | 46 | 12,9 | - |
| 50-u.55 | 24 | 12,2 | 3 | 4,5 | 12 | 17,9 | - | - | - | - | 39 | 10,9 | - |
| 55-u.60 | 8 | 4,1 | 4 | 6,0 | 2 | 3,0 | - | - | - | - | 14 | 3,9 | - |
| 60-u.65 | 7 | 3,6 | 1 | 1,5 | 1 | 1,5 | - | - | - | - | 9 | 2,5 | - |
| 65 → | 3 | 1,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 0,8 | - |
| Insges. | 196 | 100,0 | 66 | 100,0 | 67 | 100,0 | 23 | 100,0 | 6 | 100,0 | 358 | 100,0 | 8,1 |

* incl. Pferdefuhrwerke

Tabelle 35

Gliederung der Fahrzeugführer nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Tätigkeiten

| Rechtsbeziehung | ohne Tätigkeit | | Schüler u. Studenten | | un-,angel. Arbeiter | | Berufskraftfahrer u. Fahrlehrer | | Facharbeiter | | Angest. u. Beamte | | leitende Angest.u. Beamte | | selbst.Gewerbetr.u. fr.Berufe | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % | Ant. | % |
| Eigentümer | 23 | 43,5 | 1 | 10,0 | 58 | 55,2 | 23 | 15,8 | 70 | 51,9 | 63 | 53,8 | 19 | 86,4 | 142 | 88,2 | 399 | 53,3 |
| gemietet und geliehen | 18 | 33,9 | 8 | 80,0 | 15 | 14,3 | 8 | 5,5 | 38 | 28,2 | 27 | 23,1 | 1 | 4,5 | 12 | 7,5 | 127 | 17,0 |
| anvertraut | 6 | 11,3 | - | - | 12 | 11,5 | 112 | 76,7 | 23 | 17,0 | 24 | 20,5 | 2 | 9,1 | 7 | 4,3 | 186 | 24,8 |
| unbefugter Gebrauch | 5 | 9,4 | 1 | 10,0 | 16 | 15,2 | 3 | 2,0 | 3 | 2,2 | 3 | 2,6 | - | - | - | - | 31 | 4,1 |
| gestohlen | 1 | 1,9 | - | - | 4 | 3,8 | - | - | 1 | 0,7 | - | - | - | - | - | - | 6 | 0,8 |
| Insges. | 53 | 100,0 | 10 | 100,0 | 105 | 100,0 | 146 | 100,0 | 135 | 100,0 | 117 | 100,0 | 22 | 100,0 | 161 | 100,0 | 749 | 100,0 |

Tabelle 36

Gliederung der Täter nach Teilnahme am Verkehr und Fahrerlaubnis, soweit sie ihrer bedurften

| Täter | ohne Fahrerl. | | mit Fahrerl. | | dav.früher entzogen | | insges. | | fehlende u.früher entzogene Fahrerl. in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | | % | |
| LKW | 23 | 25,0 | 145 | 26,3 | 10 | 6,9 | 168 | 26,1 | 19,6 |
| PKW | 62 | 67,4 | 369 | 67,0 | 24 | 6,5 | 431 | 67,1 | 19,9 |
| Motor-rad u. Roller | 7 | 7,6 | 37 | 6,7 | 2 | 5,4 | 44 | 6,8 | 20,4 |
| Insges. | 92 | 100,0 | 551 | 100,0 | 36 | 6,5 | 643 | 100,0 | 19,9 |

Tabelle 37

Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Fahrerlaubnis

| Altersgruppen | ohne Fahrerl. | | mit Fahrerl. | | dav. früher entzogen | | | | fehlende u. früher entzogene in % der Altersgr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | insges. | % | |
| 14-u.18 | 16 | 8,5 | - | - | - | - | 16 | 2,1 | 100,0 |
| 18-u.21 | 34 | 18,0 | 44 | 7,4 | 1 | 1,3 | 78 | 9,9 | 44,8 |
| 21-u.25 | 34 | 18,0 | 62 | 10,3 | - | - | 92 | 11,6 | 36,9 |
| 25-u.30 | 20 | 10,6 | 68 | 11,3 | 8 | 11,8 | 88 | 11,1 | 31,8 |
| 30-u.35 | 18 | 9,6 | 64 | 10,6 | 5 | 7,8 | 82 | 10,4 | 28,0 |
| 35-u.40 | 11 | 5,9 | 63 | 10,5 | 6 | 9,5 | 74 | 9,4 | 23,0 |
| 40-u.45 | 15 | 8,0 | 71 | 11,8 | 6 | 8,4 | 86 | 10,9 | 24,4 |
| 45-u.50 | 14 | 7,4 | 84 | 14,0 | 2 | 2,4 | 98 | 12,4 | 16,3 |
| 50-u.55 | 10 | 5,3 | 76 | 12,7 | 8 | 10,5 | 86 | 10,9 | 20,9 |
| 55-u.60 | 9 | 4,8 | 32 | 5,3 | - | - | 41 | 5,2 | 21,9 |
| 60-u.65 | 5 | 2,7 | 14 | 2,3 | - | - | 19 | 2,4 | 26,3 |
| 65 → | 6 | 3,2 | 23 | 3,8 | - | - | 29 | 3,7 | 20,7 |
| Insges. | 188 | 100,0 | 601 | 100,0 | 36 | 6,0 | 789 | 100,0 | 28,4 |

Tabelle 38

Gliederung der alkoholisch beeinflußten Täter nach Altersgruppen und Fahrerlaubnis

| Altersgruppen | ohne Fahrerl. | | mit Fahrerl. | | dav. früher entzogen | | | | fehlende u. früher entzogene in % der Altersgr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | insges. | % | |
| 14-u.18 | 2 | 2,4 | - | - | - | - | 2 | 0,6 | 100,0 |
| 18-u.21 | 12 | 14,1 | 10 | 3,7 | - | - | 22 | 6,1 | 54,5 |
| 21-u.25 | 17 | 20,0 | 23 | 8,4 | 1 | 3,4 | 40 | 11,1 | 45,0 |
| 25-u.30 | 10 | 11,8 | 43 | 15,7 | 7 | 16,3 | 53 | 14,8 | 32,1 |
| 30-u.35 | 13 | 15,3 | 36 | 13,1 | 4 | 11,1 | 49 | 13,6 | 34,7 |
| 35-u.40 | 5 | 5,9 | 28 | 10,2 | 5 | 17,8 | 33 | 9,2 | 30,3 |
| 40-u.45 | 9 | 10,6 | 39 | 14,2 | 5 | 12,8 | 48 | 13,4 | 29,2 |
| 45-u.50 | 4 | 4,7 | 42 | 15,3 | 2 | 4,8 | 46 | 12,8 | 13,0 |
| 50-u.55 | 6 | 7,1 | 34 | 12,4 | 8 | 23,5 | 40 | 11.2 | 35,0 |
| 55-u.60 | 2 | 2,3 | 13 | 4,8 | - | - | 15 | 4,2 | 13,3 |
| 60-u.65 | 3 | 3,5 | 5 | 1,8 | - | - | 8 | 2,2 | 37,5 |
| 65 → | 2 | 2,3 | 1 | 0,4 | - | - | 3 | 0,8 | 66,7 |
| Insges. | 85 | 100,0 | 274 | 100,0 | 32 | 11,7 | 359 | 100,0 | 32,6 |

Tabelle 39

Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Alkoholeinfluß

| Altersgruppen | ohne Alkoholeinfluß | | mit Alkoholeinfluß | | insgesamt | | Alkoholeinfluß |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | in % | Anteil | in % | Anteil | in % | in % |
| 14-u.18 | 14 | 3,3 | 2 | 0,6 | 16 | 2,0 | 12,5 |
| 18-u.21 | 56 | 13,0 | 22 | 6,1 | 78 | 9,8 | 28,2 |
| 21-u.25 | 52 | 12,0 | 41 | 11,3 | 23 | 11,7 | 44,1 |
| 25-u.30 | 36 | 8,3 | 53 | 14,6 | 89 | 11,2 | 59,6 |
| 30-u.35 | 33 | 7,6 | 50 | 13,8 | 83 | 10,5 | 60,2 |
| 35-u.40 | 40 | 9,3 | 33 | 9,1 | 73 | 9,2 | 45,2 |
| 40-u.45 | 38 | 8,8 | 48 | 13,3 | 86 | 10,8 | 55,8 |
| 45-u.50 | 52 | 12,0 | 46 | 12,7 | 98 | 12,3 | 46,9 |
| 50-u.55 | 48 | 11,1 | 40 | 11,1 | 88 | 11,1 | 45,5 |
| 55-u.60 | 26 | 6,0 | 15 | 4,1 | 41 | 5,2 | 36,6 |
| 60-u.65 | 11 | 2,6 | 9 | 2,5 | 20 | 2,5 | 45,0 |
| 65 → | 26 | 6,0 | 3 | 0,8 | 29 | 3,7 | 10,3 |
| Insges. | 432 | 100,0 | 362 | 100,0 | 794 | 100,0 | 45,6 |

Tabelle 40

Gliederung der Täter nach Altersgruppen und Alkoholeinfluss und bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Gruppen in West-Berlin (Durchschnittliche Jahresbevölkerung, Stand vom 31.12.1956) *

| Altersgruppen | durchschn. Bevölkerung | ohne Alkoholeinfluss | | mit Alkoholeinfluss | | Insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | abs. Zahl | Verhältniszahl | abs. Zahl | Verhältniszahl | abs. Zahl | Verhältniszahl |
| 14 - unt. 18 | 136 880 | 14 | 10 | 2 | 2 | 16 | 12 |
| 18 - unt. 21 | 90 637 | 56 | 62 | 22 | 24 | 78 | 86 |
| 21 - unt. 25 | 91 087 | 52 | 57 | 41 | 45 | 93 | 102 |
| 25 - unt. 30 | 113 690 | 36 | 32 | 53 | 47 | 89 | 78 |
| 30 - unt. 35 | 116 580 | 33 | 28 | 50 | 43 | 83 | 71 |
| 35 - unt. 40 | 112 449 | 40 | 36 | 33 | 29 | 73 | 65 |
| 40 - unt. 45 | 158 248 | 38 | 24 | 48 | 30 | 86 | 54 |
| 45 - unt. 50 | 205 188 | 52 | 25 | 46 | 22 | 98 | 48 |
| 50 - unt. 55 | 207 993 | 48 | 23 | 40 | 19 | 88 | 42 |
| 55 - unt. 60 | 187 911 | 26 | 14 | 15 | 8 | 41 | 22 |
| 60 - unt. 65 | 164 790 | 11 | 7 | 9 | 6 | 20 | 12 |
| Insgesamt | 1 585 453 | 406 | 26 | 359 | 23 | 765 | 48 |

* Berliner Statistik: Sonderheft 69, S. 17

Tabelle 41

Gliederung der wegen Trunkenheit verurteilten Täter nach ermitteltem Alkoholgehalt in o/oo und Altersgruppen

A l t e r s g r u p p e n

| o/oo Gehalt | 14 - u. 18 | | 18 - u. 21 | | 21 - u. 25 | | 25 - u. 30 | | 30 - u. 35 | | 35 - u. 40 | | 40 - u. 45 | | 45 - u. 50 | | 50 - u. 55 | | 55 - u. 60 | | 60 - u. 65 | | 65 u. mehr | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| unter 1,0 | - | - | 2 | 11,8 | 3 | 7,7 | 3 | 6,5 | 2 | 5,1 | 1 | 3,7 | - | - | 5 | 13,5 | 1 | 2,9 | 1 | 7,7 | - | - | - | - | 18 | 5,9 |
| 1,0 - 1,4 | 1 | 100,0 | 6 | 35,3 | 13 | 33,3 | 7 | 15,2 | 6 | 15,4 | 5 | 18,6 | 9 | 21,4 | 7 | 18,9 | 10 | 28,6 | 2 | 15,4 | - | - | 1 | 33,3 | 67 | ,8 |
| 1,5 - 1,9 | - | - | 4 | 23,5 | 18 | 46,2 | 21 | 45,7 | 13 | 33,3 | 10 | 37,0 | 19 | 45,3 | 14 | 37,9 | 13 | 37,1 | 9 | 69,2 | 7 | 87,5 | 1 | 33,3 | 129 | 42,0 |
| 2,0 - 2,4 | - | - | 4 | 23,5 | 5 | 12,8 | 14 | 30,4 | 16 | 41,1 | 10 | 37,0 | 14 | 33,3 | 7 | 18,9 | 5 | 14,3 | 1 | 7,7 | 1 | 12,5 | 1 | 33,4 | 78 | 25,4 |
| über 2,4 | - | - | 1 | 5,9 | - | - | 1 | 2,2 | 2 | 5,1 | 1 | 3,7 | - | - | 4 | 10,8 | 6 | 17,1 | - | - | - | - | - | - | 15 | 4,9 |
| Insges. | 1 | 100,0 | 17 | 100,0 | 39 | 100,0 | 46 | 100,0 | 39 | 100,0 | 27 | 100,0 | 42 | 100,0 | 37 | 100,0 | 35 | 100,0 | 13 | 100,0 | 8 | 100,0 | 3 | 100,0 | 307 | 100,0 |

Tabelle 42

Gliederung der Täter nach Zurechnungsfähigkeit und Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug

| Zurechnungsfähigkeit | Eigentum | gemietet und geliehen | anvertraut | unbefugter Gebrauch | gestohlen | insges. | % | unbef. Gebrauch u. Diebstahl in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| voll zurechnungsfähig | 374 | 121 | 172 | 32 | 7 | 706 | 91,2 | 5,5 |
| vermindert zurechnungsfähig wegen Alkoholgenusses | 31 | 5 | 9 | 4 | - | 49 | 6,3 | 8,2 |
| vermindert zurechnungsfähig aus sonstigen Gründen | 3 | - | 1 | - | - | 4 | 0,5 | - |
| unzurechnungsfähig wegen Alkoholgenusses | 5 | 4 | 4 | - | - | 13 | 1,7 | - |
| unzurechnungsfähig aus sonstigen Gründen | 1 | 1 | - | - | - | 2 | 0,3 | - |
| Insgesamt | 414 | 131 | 186 | 36 | 7 | 774 | 100,0 | 5,5 |
| % | 53,5 | 16,9 | 24,0 | 4,7 | 0,9 | 100,0 | | |

Tabelle 43

Gliederung der Fluchtfälle nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Fluchtarten

| Rechtsbeziehung | mit dem Fahrzeug | | unter Zurücklassung des Fahrzeuges | | mit dem Fahrzeug und unter Zurücklassung desselben | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| Eigentum | 376 | 54,9 | 19 | 38,8 | 13 | 40,6 | 408 | 53,3 |
| gemietet und geliehen | 117 | 17,1 | 6 | 12,2 | 8 | 25,0 | 131 | 17,1 |
| unvertraut | 176 | 25,7 | 3 | 6,1 | 6 | 18,8 | 185 | 24,1 |
| unbefugter Gebrauch | 15 | 2,2 | 16 | 32,7 | 5 | 15,6 | 36 | 4,7 |
| gestohlen | 1 | 0,1 | 5 | 10,2 | - | - | 6 | 0,8 |
| Insgesamt | 685 | 100,0 | 49 | 100,0 | 32 | 100,0 | 766 | 100,0 |

Tabelle 44

Gliederung der alkoholisch beeinflussten Fahrzeugführer * nach Rechtsbeziehungen zum Fahrzeug und Altersgruppen

| Rechts-beziehung | Altersgruppen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 14 - u. 18 | | 18 - u. 21 | | 21 - u. 25 | | 25 - u. 30 | | 30 - u. 35 | | 35 - u. 40 | | 40 - u. 45 | | 45 - u. 50 | | 50 - u. 55 | | 55 - u. 60 | | 60 - u. 65 | | 65 u. mehr | | | |
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| Eig. | 1 | 50,0 | 6 | 27,3 | 12 | 30,0 | 31 | 58,5 | 25 | 50,0 | 15 | 45,5 | 33 | 70,2 | 31 | 67,4 | 24 | 61,5 | 8 | 57,1 | 7 | 77,8 | 3 | 100,0 | 196 | 54,8 |
| gemietet u. gel. | - | - | 5 | 22,7 | 11 | 27,5 | 13 | 24,5 | 12 | 24,0 | 8 | 24,2 | 7 | 14,9 | 2 | 4,3 | 3 | 7,7 | 4 | 28,6 | 1 | 11,1 | - | - | 66 | 18,4 |
| anvertraut | - | - | 2 | 9,1 | 8 | 20,0 | 8 | 15,1 | 9 | 18,0 | 7 | 21,2 | 5 | 10,6 | 13 | 28,3 | 12 | 30,8 | 2 | 14,3 | 1 | 11,1 | - | - | 67 | 18,7 |
| unbef. Gebrauch | 1 | 50,0 | 4 | 18,2 | 8 | 20,0 | 1 | 1,9 | 4 | 8,0 | 3 | 9,1 | 2 | 4,3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 23 | 6,4 |
| gestohlen | - | - | 5 | 22,7 | 1 | 2,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 6 | 1,7 |
| Insges. | 2 | 100,0 | 22 | 100,0 | 40 | 100,0 | 53 | 100,0 | 50 | 100,0 | 33 | 100,0 | 47 | 100,0 | 46 | 100,0 | 39 | 100,0 | 14 | 100,0 | 9 | 100,0 | 3 | 100,0 | 358 | 100,0 |

* incl. Pferdefuhrwerke

Tabelle 45

Gliederung der wegen Trunkenheit verurteilten Täter nach Altersgruppen und ermitteltem Alkoholgehalt in o/oo

o/oo - Gehalt

| Alters-gruppen | unter 1,0 | | 1,0 - 1,4 | | 1,5 - 1,9 | | 2,0 - 2,4 | | über 2,4 | | insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| 14-u.18 | - | - | 1 | 1,5 | - | - | - | - | - | - | 1 | 0,3 |
| 18-u.21 | 2 | 11,1 | 6 | 9,0 | 4 | 3,1 | 4 | 5,2 | - | - | 17 | 5,6 |
| 21-u.25 | 3 | 16,7 | 13 | 19,4 | 18 | 14,0 | 5 | 6,4 | 1 | 6,7 | 39 | 12,7 |
| 25-u.30 | 3 | 16,6 | 7 | 10,4 | 21 | 16,3 | 14 | 17,9 | 1 | 6,7 | 46 | 15,0 |
| 30-u.35 | 2 | 11,1 | 6 | 9,0 | 13 | 10,1 | 16 | 20,5 | 2 | 13,3 | 39 | 12,7 |
| 35-u.40 | 1 | 5,6 | 5 | 7,5 | 10 | 7,7 | 10 | 12,8 | 1 | 6,7 | 27 | 8,8 |
| 40-u.45 | - | - | 9 | 13,4 | 19 | 14,7 | 14 | 17,9 | - | - | 42 | 13,7 |
| 45-u.50 | 5 | 27,7 | 7 | 10,4 | 14 | 10,8 | 7 | 9,0 | 4 | 26,6 | 37 | 12,0 |
| 50-u.55 | 1 | 5,6 | 10 | 14,9 | 13 | 10,1 | 5 | 6,4 | 6 | 40,0 | 35 | 11,4 |
| 55-u.60 | 1 | 5,6 | 2 | 3,0 | 9 | 7,0 | 1 | 1,3 | - | - | 13 | 4,2 |
| 60-u.65 | - | - | - | - | 7 | 5,4 | 1 | 1,3 | - | - | 8 | 2,6 |
| 65 → | - | - | 1 | 1,5 | 1 | 0,8 | 1 | 1,3 | - | - | 3 | 1,0 |
| Insges. | 18 | 100,0 | 67 | 100,0 | 129 | 100,0 | 78 | 100,0 | 15 | 100,0 | 307 | 100,0 |

Tabelle 46

Gliederung der Fluchtfälle nach Altersgruppen der Täter und nach verursachten Personenschäden

| Altersgruppen | Fluchtfälle | davon ohne Verletzungen | | leichte Verletzungen | | mittlere Verletzungen | | schwere Verl. incl. Todesfolge | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | insgesamt | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % | Anteil | % |
| 14 - u. 18 | 16 | 11 | 68,8 | 4 | 25,0 | 1 | 6,2 | - | - |
| 18 - u. 21 | 78 | 65 | 83,3 | 10 | 12,8 | 3 | 3,9 | - | - |
| 21 - u. 25 | 93 | 79 | 84,9 | 13 | 14,0 | - | - | 1 | 1,1 |
| 25 - u. 30 | 89 | 71 | 79,8 | 15 | 16,8 | - | - | 3 | 3,4 |
| 30 - u. 35 | 83 | 70 | 84,3 | 13 | 15,7 | - | - | - | - |
| 35 - u. 40 | 74 | 60 | 81,1 | 11 | 14,9 | 3 | 4,0 | - | - |
| 40 - u. 45 | 86 | 71 | 82,5 | 13 | 15,2 | 2 | 2,3 | - | - |
| 45 - u. 50 | 98 | 85 | 86,7 | 13 | 13,3 | - | - | - | - |
| 50 - u. 55 | 88 | 79 | 89,8 | 7 | 8,0 | 1 | 1,1 | 1 | 1,1 |
| 55 - u. 60 | 41 | 31 | 75,6 | 8 | 19,5 | 2 | 4,9 | - | - |
| 60 - u. 65 | 20 | 17 | 85,0 | 3 | 15,0 | - | - | - | - |
| 65 → | 30 | 20 | 66,6 | 9 | 30,0 | 1 | 3,4 | - | - |
| Insges. | 796 | 659 | 82,8 | 119 | 15,0 | 13 | 1,6 | 5 | 0,6 |

Tabelle 47

Gliederung der Fluchtfälle nach Tagesstunden und Wochentagen

| Stunden | So. | Mo. | Di. | Mi. | Do. | Fr. | Sa. | insges. | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 24 - | 8 | 3 | 8 | 5 | 6 | 2 | 9 | 41 | 5,1 |
| 1 - | 7 | 4 | 2 | 3 | 4 | 4 | 17 | 41 | 5,1 |
| 2 - | 5 | - | 8 | 9 | 4 | 3 | 5 | 34 | 4,3 |
| 3 - | 8 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 10 | 29 | 3,7 |
| 4 - | 7 | 1 | 2 | - | 5 | - | 7 | 22 | 2,8 |
| 5 - | 1 | 1 | 4 | - | 3 | - | 3 | 12 | 1,5 |
| 6 - | 2 | 2 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 17 | 2,1 |
| 7 - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 10 | 1,3 |
| 8 - | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 11 | 1,4 |
| 9 - | 2 | 4 | 2 | 1 | 2 | 4 | 1 | 16 | 2,0 |
| 10 - | - | 2 | 2 | 7 | 2 | 2 | 2 | 17 | 2,1 |
| 11 - | 3 | 4 | 1 | 2 | 5 | 2 | 5 | 22 | 2,8 |
| 12 - | 3 | 2 | 8 | 4 | 8 | 2 | 7 | 34 | 4,3 |
| 13 - | 6 | 4 | 3 | 4 | 4 | 6 | 7 | 34 | 4,3 |
| 14 - | 2 | 7 | 6 | 4 | 6 | 7 | 8 | 40 | 5,1 |
| 15 - | 1 | 5 | 3 | 12 | 3 | 7 | 16 | 47 | 5,9 |
| 16 - | 4 | 12 | 7 | 13 | 9 | 12 | 10 | 67 | 8,5 |
| 17 - | 3 | 8 | 10 | 9 | 7 | 10 | 9 | 56 | 7,1 |
| 18 - | 7 | 7 | 7 | 6 | 4 | 11 | 10 | 52 | 6,6 |
| 19 - | 7 | 10 | 9 | 5 | 5 | 12 | 8 | 56 | 7,1 |
| 20 - | 4 | 2 | 5 | 6 | - | 10 | 7 | 34 | 4,3 |
| 21 - | 2 | 2 | 10 | 4 | 2 | 5 | 4 | 29 | 3,7 |
| 22 - | 3 | 6 | 2 | 1 | 5 | 9 | 6 | 32 | 4,0 |
| 23 - | 3 | 5 | 2 | 4 | 8 | 7 | 10 | 39 | 4,9 |
| Insges. | 89 | 98 | 108 | 106 | 100 | 122 | 169 | 792 | 100,0 |
| % | 11,2 | 12,4 | 13,6 | 13,4 | 12,6 | 15,4 | 21,4 | 100,0 | |

Tabelle 48

Gliederung der alkoholisch beeinflußten Fluchtfälle nach Tagesstunden und Wochentagen

| Stunden | So. | Mo. | Di. | Mi. | Do. | Fr. | Sa. | insges. | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 24 - | 8 | 2 | 4 | 4 | 6 | 1 | 7 | 32 | 8,8 |
| 1 - | 3 | 2 | 1 | 3 | 4 | 2 | 9 | 24 | 6,6 |
| 2 - | 3 | - | 6 | 8 | 2 | 3 | 4 | 26 | 7,2 |
| 3 - | 6 | - | 2 | 1 | 1 | 2 | 7 | 19 | 5,2 |
| 4 - | 4 | 3 | 2 | - | 4 | - | 6 | 19 | 5,2 |
| 5 - | 1 | 1 | 3 | - | 2 | - | 3 | 10 | 2,8 |
| 6 - | 1 | 1 | - | 2 | 2 | 1 | 1 | 8 | 2,2 |
| 7 - | - | - | 1 | - | - | 1 | 3 | 5 | 1,4 |
| 8 - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 0,5 |
| 9 - | 1 | 2 | - | - | - | 1 | - | 4 | 1,1 |
| 10 - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 0,3 |
| 11 - | 1 | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 4 | 1,1 |
| 12 - | 1 | - | 2 | 1 | - | - | 2 | 6 | 1,7 |
| 13 - | 3 | 1 | - | - | 2 | - | 3 | 9 | 2,5 |
| 14 - | - | - | - | 2 | 1 | 5 | 4 | 12 | 3,3 |
| 15 - | - | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 7 | 17 | 4,7 |
| 16 - | 1 | 5 | - | 5 | 1 | 4 | 6 | 22 | 6,1 |
| 17 - | 1 | 3 | 4 | 1 | 3 | 2 | 4 | 18 | 5,0 |
| 18 - | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 5 | 22 | 6,1 |
| 19 - | 5 | 3 | 2 | - | 2 | 7 | 4 | 23 | 6,4 |
| 20 - | 2 | 1 | 2 | 2 | - | 4 | 5 | 16 | 4,4 |
| 21 - | - | 1 | 4 | 4 | 1 | 3 | 4 | 17 | 4,7 |
| 22 - | - | 4 | 2 | 1 | 2 | 6 | 5 | 20 | 5,5 |
| 23 - | 3 | 3 | 2 | 1 | 5 | 6 | 6 | 26 | 7,2 |
| Insges. | 48 | 38 | 42 | 40 | 43 | 54 | 97 | 362 | 100,0 |
| % | 13,3 | 10,5 | 11,6 | 11,0 | 11,9 | 14,9 | 26,8 | 100,0 | |

## Samas - Lochkartenschlüssel

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 2-3 | Alter | | Jahre |
| 4 | Geschlecht | 751 | 1 männlich |
| | ohne = 0 | 45 | 2 weiblich |
| 5 | Schulbil- | 10 | 1 Hilfsschüler |
| | dung | 560 | 2 Volkssch. und Abg.aus Unterstufe höherer Schulen |
| | ohne = 10 | 122 | 3 Mittelsch.u. Abg. aus Mittelst. höherer Schulen |
| | | 34 | 4 Abg. aus Oberst. höherer Schulen ohne Abitur |
| | | 60 | 5 Abiturienten |
| 6 | Beruf | 175 | 1 ohne Berufsausbildung |
| | * | 401 | 2 gewerbliche Lehre |
| | | 150 | 3 kaufmännische Lehre |
| | ohne = 6 | 35 | 4 Ausb. auf Fachschulen aller Art |
| | | 29 | 5 Hochsch. Studenten |
| 7 | Tätigkeit | 61 | 1 ohne Beschäftigung |
| | | 111 | 2 un- od. angel. Arbeiter |
| | | 149 | 3 Berufskraftf. u.Fahrlehrer |
| | | 141 | 4 Facharbeiter |
| | ohne = 11 | 122 | 5 Angest.u.Beamte sow. nicht in 6 |
| | | 23 | 6 höhere od. leitende Angest. u. höhere od. leitende Beamte |
| | | 167 | 7 selbst. Gewerbetreibende u. freie Berufe |
| | | 4 | 8 Schüler |
| | | 7 | 9 Studenten |
| 8 | Einkommen | 108 | 1 unter 200,-- |
| | in DM | 178 | 2 200,-- bis 300,-- |
| | netto | 230 | 3 300,-- bis 400,-- |
| | | 111 | 4 400,-- bis 500,-- |
| | ohne = 21 | 90 | 5 500,-- bis 750,-- |
| | | 27 | 6 750,-- bis 1000,-- |
| | | 31 | 7 über 1000,-- |

* abgeschlossene Ausbildung. Nur für Personen, die im Berufsleben stehen.

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 9 | Fahrerlaubnis | 155 | 1 bes.überh.noch keine Fahrerlaubnis |
| | | 18 | 2 bes. eine, war aber z.Tatzeit wegen Alkohols entzog. |
| | ohne = 7 | 5 | 3 bes. eine,war aber z.Tatzt. aus anderen Gründen entzog. |
| | | 565 | 4 bes.eine ohne frühere Entz. |
| | | 34 | 5 bes.eine, war aber früher wegen Alkohols entzogen |
| | | 2 | 6 bes. eine, war aber früher aus anderen Gründen entzog. |
| | | 10 | 7 bes. eine, durfte damit Unfall-Kfz.aber nicht fahren |
| 10 | Fahrklasse | 18 | 1 Klasse I |
| | | 102 | 2 Klasse II |
| | ohne = 180 | 369 | 3 Klasse III |
| | | 32 | 4 Klasse IV |
| | | 57 | 5 Klasse I u. II |
| | | 38 | 6 Klasse I u. III |
| 11-12 | Fahrerlaubnisdauer in Monaten | | 1 - 12 |
| 13-14 | Fahrerlaubnisdauer in Jahren | | 1 - 50 |
| 15 | Vorstrafen | 499 | 1 keine Verkehrs-, keine sonstigen |
| | ohne = 7 | 113 | 2 keine Verkehrs-, aber sonstige |
| | | 88 | 3 Verkehrs-, keine sonstigen |
| | | 89 | 4 Verkehrs- u. sonstige |
| 16 | V-Vorstr. §§ 2,71 StVZO | 14 | 1 einmal |
| | | 3 | 2 zweimal |
| | ohne = 779 | 0 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 17 | V-Vorstr. § 24 I StGB * | 29 | 1 einmal |
| | | 6 | 2 zweimal |
| | ohne = 757 | 2 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 2 | 5 häufiger |

* alle weiteren Paragraphen beziehen sich auf das StGB.

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 18 | V-Vorstr. | 16 | 1 einmal |
| | 142 | 0 | 2 zweimal |
| | | 0 | 3 dreimal |
| | ohne = 780 | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 19 | V-Vorstr. | 2 | 1 einmal |
| | 222 | 0 | 2 zweimal |
| | | 0 | 3 dreimal |
| | ohne = 794 | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 20 | V-Vorstr. | 51 | 1 einmal |
| | 230 | 4 | 2 zweimal |
| | | 0 | 3 dreimal |
| | ohne = 741 | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 21 | V-Vorstr. | 78 | 1 einmal |
| | 315,316 | 10 | 2 zweimal |
| | | 4 | 3 dreimal |
| | ohne = 702 | 1 | 4 viermal |
| | | 1 | 5 häufiger |
| 22 | V-Vorstr. | 5 | 1 einmal |
| | 330 a | 0 | 2 zweimal |
| | | 0 | 3 dreimal |
| | ohne = 791 | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 23 | Vorstrafen | 15 | 1 einmal |
| | 110-122b | 2 | 2 zweimal |
| | | 0 | 3 dreimal |
| | ohne = 779 | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 24 | Vorstrafen | 14 | 1 einmal |
| | 123/124, | 0 | 2 zweimal |
| | 185 | 1 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | ohne = 781 | 0 | 5 häufiger |
| 25 | Vorstrafen | 2 | 1 einmal |
| | 222 | 0 | 2 zweimal |
| | | 0 | 3 dreimal |
| | ohne = 794 | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 26 | Vorstrafen | 14 | 1 einmal |
| | 223-233 | 0 | 2 zweimal |
| | ohne = 781 | 0 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 1 | 5 häufiger |
| 27 | Vorstrafen | 47 | 1 einmal |
| | 242-248c | 21 | 2 zweimal |
| | ohne = 704 | 12 | 3 dreimal |
| | | 3 | 4 viermal |
| | | 9 | 5 häufiger |
| 28 | Vorstrafen | 1 | 1 einmal |
| | 249-256 | 0 | 2 zweimal |
| | ohne = 793 | 0 | 3 dreimal |
| | | 1 | 4 viermal |
| | | 1 | 5 häufiger |
| 29 | Vorstrafen | 16 | 1 einmal |
| | 257-262 | 5 | 2 zweimal |
| | ohne = 773 | 1 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 1 | 5 häufiger |
| 30 | Vorstrafen | 14 | 1 einmal |
| | 263-266 | 5 | 2 zweimal |
| | ohne = 776 | 0 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 1 | 5 häufiger |
| 31 | Vorstrafen | 7 | 1 einmal |
| | 267-281 | 2 | 2 zweimal |
| | ohne = 786 | 1 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |
| 32 * | Vorstrafen, | 54 | 1 einmal |
| | Sonstige | 31 | 2 zweimal |
| | ohne = 700 | 4 | 3 dreimal |
| | | 4 | 4 viermal |
| | | 3 | 5 häufiger |
| 33 | Vorstrafen | 3 | 1 einmal |
| | 330 a | 0 | 2 zweimal |
| | ohne = 793 | 0 | 3 dreimal |
| | | 0 | 4 viermal |
| | | 0 | 5 häufiger |

* auch Verkehrsvorstrafen, insbesondere Übertretungen, soweit nicht Spalten 16 und 22.

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 34 | BWF bei Flucht | 763 | 1 b.Fl.lief keine BWF |
| | | 17 | 2 b.Fl. lief BWF aus einem abgeschl.Verk.Strafverf. |
| | ohne = 5 | | |
| | | 11 | 3 b.Fl. lief BWF aus einem anderen abgeschl.Strafverf. |
| 35 | Strafverfahren bei Flucht | 776 | 1 b.Fl. lief kein noch nicht abgeschl. Strafverfahren |
| | | 10 | 2 b.Fl. lief ein noch nicht abgeschl.Verk.Strafverf. |
| | ohne = 5 | | |
| | | 5 | 3 b. Fl. lief ein noch nicht abgeschl. anderes Strafverf. |
| 36-37 | Monat der Tat | | 1 - 12 |
| 38 | Tag der Tat | 90 | 1 Sonntag |
| | | 98 | 2 Montag |
| | ohne = 0 | 109 | 3 Dienstag |
| | | 106 | 4 Mittwoch |
| | | 100 | 5 Donnerstag |
| | | 123 | 6 Freitag |
| | | 169 | 7 Sonnabend |
| 39-40 | Stunde der Tat | | 1 - 24 |
| 41 | Wetter bei Tat | 0 | 1 Dunst |
| | | 4 | 2 Nebel |
| | ohne = 711 | 0 | 3 Glatteis |
| | | 1 | 4 Nebel und Glatteis |
| | | 71 | 5 Regen |
| | | 0 | 6 Sturm |
| | | 2 | 7 Hagel |
| | | 7 | 8 Schnee |
| 42 | Licht bei Tat | 157 | 1 hell und sonnig |
| | | 181 | 2 hell |
| | ohne = 6 | 97 | 3 trübe |
| | | 355 | 4 dunkel |
| 43 | Verkehrsteil-nahme | 179 | 1 Lkw.-Fahrer u.Lfw.Fahrer |
| | | 459 | 2 Pkw.-Fahrer |
| | | 46 | 3 Motorrad- od.Rollerfahrer |
| | ohne = 2 | 23 | 4 Mopedfahrer |
| | | 45 | 5 Radfahrer |
| | | 7 | 6 Pferdefuhrwerkfahrer und Handwagen |
| | | 11 | 7 Fußgänger |
| | | 4 | 8 Hundehalter |
| | | 20 | 9 Mitfahrer |

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 44 | Art des Unfalls | 77 | 1 Parken oder Rangieren |
| | | 54 | 2 Überholen |
| | | 18 | 3 Nichtbeacht. d. Vorfahrt |
| | | 506 | 4 Auffahren oder Anfahren |
| | ohne = 6 | | |
| | | | oder Beschädigen v. KFZ, Verk.Zchn., Absperrg., Laternen, Masten, Gitter u. sonst. Hindernisse |
| | | 135 | 5 Sonstige Arten |
| 45 | Art der Flucht | 691 | 1 mit Unfallfahrzeug |
| | ohne = 24 | 49 | 2 unter Zurücklassung d. Unfallfahrzeuges |
| | soweit nicht Sp.43 Ziff. 7,8,9 | 32 | 3 mit Unfallfahrzeug u. unter Zurückl. des Unfallfahrzeuges |
| 46 | Rechtsbeziehung zum Fahrzeug | 414 | 1 Fahrzg. war sein Eigentum |
| | | 51 | 2 Fahrzeug war gemietet |
| | ohne = 21 | 80 | 3 Fahrzeug war entl. |
| | | 187 | 4 Fahrzeug war ihm beruflich anvertraut |
| | soweit nicht Spalte 43 Ziff. 7,8,9 | 36 | 5 Fahrzeug war unbef. in Gebrauch genommen |
| | | 7 | 6 Fahrzeug war gestohlen |
| 47 | Sachschäden | 25 | 1 keine |
| | ohne = 6 | 560 | 2 leichte |
| | | 179 | 3 mittlere |
| | | 32 | 4 schwere |
| 48 | Verletzg.d. Flüchtigen | 727 | 1 keine |
| | | 64 | 2 leichte |
| | ohne = 1 | 4 | 3 mittlere |
| | | 0 | 4 schwere |
| 49 | Verletzg.anderer Personen | 659 | 1 keine |
| | | 119 | 2 leichte |
| | ohne = 0 | 13 | 3 mittlere |
| | | 3 | 4 schwere |
| | | 2 | 5 schwere mit Todesfolge |

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 50 | Feststelg.d. Flüchtigen | 44<br>261 | 1 durch Selbstgestellung<br>2 durch Fahndung d. Polizei ohne bes. erschw. Umst. |
| | ohne = 38 | 28 | 3 durch Fahndung der Polizei unter erschw. Umst. (Widerstand, Beleidigung, Aussagebeeinfl., Falschbeschuldigung, vors. Verk.Gefährdung) |
| | | 422 | 4 durch andere Personen |
| | | 3 | 5 durch neuen Unfall |
| 51 | Feststellung d. Flüchtigen n. 2. Unfall | 3<br>5 | 1 durch Selbstgestellung<br>2 durch Fahndung d. Polizei ohne bes. erschw. Umst. |
| | ohne = 777 | 0 | 3 durch Fahndung der Polizei unter erschw. Umst. (Widerstand, Beleidigung, Aussagebeeinfl., Falschbeschuldigung, vors. Verk.Gefährdung) |
| | | 11 | 4 durch andere Personen |
| 52-60 | überspringen | | |
| 61 | Alkohol/ Blutentn. | 431<br>1 | 1 kein Alk./ ohne Blutentn.<br>2 kein Alk./ mit Blutentn. |
| | ohne = 2 | 39<br>323 | 3 Alk./ ohne Blutentn.<br>4 Alk./ mit Blutentn. |
| 62-63 | Alkoholgehalt in o/oo | | 00 bis 40 |
| 64 | Psych.-neurolg. Gutachten | 773<br>22 | 1 nein<br>2 ja |
| | ohne = 1 | | |
| 65 | Zurechnungs-fähigkeit | 726<br>49 | 1 nicht unzurechnungsfähig<br>2 wegen Alkoh.Einfl. unzurechnungsfähig nach 51, II |
| | ohne = 1 | 4 | 3 aus anderen Gründen unzurechnungsfähig nach 51, II |
| | | 14 | 4 wegen Alkoh.Einfl. unzurechnungsfähig nach 51,I (330a) |
| | | 2 | 5 aus anderen Gründen unzurechnungsfähig nach 51,I |
| 66 | überspringen | | |

| Lk. Sp. | Begriff | | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| 67 | Strafstatut | 17 | 1 Jugendstrafrecht, weil Fl. Jugdl. |
| | ohne = 1 | 24 | 2 Jugendstrafrecht, obwohl Fl. Heranwachs. |
| | | 51 | 3 Allgem. Strafrecht, weil Fl. Heranwachs. |
| | | 703 | 4 Allgem. Strafrecht, weil erwachsen |
| 68 | Soz.Verhalten | 106 | 1 unbek. od. nicht ermittelt |
| | | 77 | 2 abnorm |
| | ohne = 5 | 397 | 3 unauffällig |
| | | 159 | 4 gut |
| | | 52 | 5 bestens |
| 69 | Trinkgewohn-heiten | 736 | 1 nicht erwähnt |
| | | 13 | 2 nicht bemerkenswert |
| | ohne = 6 | 7 | 3 bemerkensw., berufl. begr. Alkoholgenuß |
| | | 34 | 4 bemerkensw., nicht berufl. begr. Alkoholgenuß |
| 70-74 | überspringen | | |
| 75-77 | Nr. des Auswertungsbogens | | |

Auswertungsbogen

N o r m a l z o n e

| | | |
|---|---|---|
| K | 35 | Strafverf.b.Flucht |
| | 36 | Monat der Tat |
| | 37 | |
| L | 38 | Tag der Tat |
| | 39 | Stunde der Tat |
| | 40 | |
| | 41 | Wetter bei Tat |
| M | 42 | Licht bei Tat |
| | 43 | Verkehrsteilnahme |
| | 44 | Art des Unfalls |
| | 45 | Art der Flucht |
| N | 46 | Rechtsbez.z.Fahrzg. |
| | 47 | Sachschäden |
| | 48 | Verletzg.d.Flüchtig. |
| O | 49 | Verletzg.and.Pers. |
| | 50 | Feststt.d.Flüchtig. |
| | 51 | " nach 2.Unfall |
| - | 52 - 60 überspringen | |
| P | 61 | Alkohol/Blutentn. |
| | 62 | Alkoholgehalt in o/oo |
| | 63 | |
| Q | 64 | Psych.-neurolg.Gutachten |
| | 65 | Zurechnungsfähigkt. |
| - | 66 | überspringen |
| R | 67 | Strafstatut |
| | 68 | soz. Verhalten |
| | 69 | Trinkgewohnheiten |
| - | 70 - 74 überspringen | |
| S | 75 | Nr. des Auswertungsbogens |
| | 76 | |
| | 77 | |

| | | |
|---|---|---|
| A | 2 | Alter in Jahren |
| | 3 | |
| B | 4 | Geschlecht |
| | 5 | Schulbildung |
| | 6 | Beruf |
| | 7 | Tätigkeit |
| C | 8 | Einkommen |
| | 9 | Fahrerlaubnis |
| | 10 | Fahrklasse |
| D | 11 | Fahrerlaubnisdauer in Monaten |
| | 12 | |
| | 13 | Fahrerlaubnisdauer in Jahren |
| | 14 | |
| E | 15 | Vorstrafen |
| | 16 | V-Vorstrf. 2,71 |
| | 17 | " " 24 I |
| | 18 | " " 142 |
| F | 19 | " " 222 |
| | 20 | " " 230 |
| | 21 | " " 315, 316 |
| | 22 | " " 330 a |
| G | 23 | Vorstrf. 110 - 122 b |
| | 24 | " 123/124,185 |
| | 25 | " 222 |
| | 26 | " 223 - 233 |
| H | 27 | " 242 - 248 c |
| | 28 | " 249 - 256 |
| | 29 | " 257 - 262 |
| | 30 | " 263 - 266 |
| J | 31 | " 267 - 281 |
| | 32 | " Sonstige |
| | 33 | " 330 a |
| | 34 | BWF b. Flucht |

Verzeichnis der Anmerkungen

1. KOHLRAUSCH-LANGE, S. 318.
2. § 22 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG): Abs. 1: Der Führer eines Kraftfahrzeuges, der im Falle eines Zusammenstoßes seines Fahrzeuges mit Personen oder Sachen nicht sofort hält, wird mit Geldstrafe bis zu 300 Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten bestraft. (MÜLLER, S. 444). Abs. 2: Verläßt der Führer eines Kraftfahrzeuges eine bei dem Unfall verletzte Person vorsätzlich in hilfloser Lage, so wird er mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Haft bestraft. (MÜLLER, S. 456).
3. Zuletzt (1940) gültig gewesene Fassung des § 22 Abs. 1 KFG: Der Führer eines Kraftfahrzeuges, der nach einem Unfall (§ 7) es unternimmt, sich der Feststellung des Fahrzeuges oder seiner Person durch die Flucht zu entziehen, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Haft oder mit Geldstrafe bestraft. Er bleibt jedoch straflos, wenn er spätestens am nächstfolgenden Tage nach dem Unfall Anzeige bei einer inländischen Polizeibehörde erstattet und die Feststellung des Fahrzeuges und seiner Person ermöglicht. (MÜLLER, S. 456/57).
4. KOHLRAUSCH-LANGE, S. 318.
5. KOHLRAUSCH-LANGE a.a.O.
6. WUSSOW, Fahrerflucht, S. 8.
7. Entscheidung des OLG Hamm im Ministerialblatt (JMBL/NRW) 1961, S. 88.
8. Leipziger Kommentar, S. 781.
9. Aus dem Gesetzestext des § 142 StGB zitiert.

10. Wortlaut des § 4 Abs. 1 StVG in der Fassung des Straßenverkehrssicherungsgesetzes vom 19.12.1952: Erweist sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, so muß ihm die Verwaltung die Fahrerlaubnis entziehen; sie erlischt mit der Entziehung. (MÜLLER, S.170).

11. § 42m StGB: Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. (MÜLLER, a.a.O.).

12. RAUCH, Zur Psychologie der Verkehrsunfallflucht.
13. " " " " " , S. 4.
14. " " " " " , S. 5.
15. " " " " " , S. 6.
16. " " " " " , S. 9.
17. " " " " " , a.a.O.
18. " " " " " , S. 10.
19. " " " " " , S. 12.
20. " " " " " , S. 33.
21. " " " " " , S. 34.
22. " " " " " , S. 32.
23. " " " " " , S. 40.
24. " " " " " , S. 36ff.

25. NASS, Fahrerflucht als psychologisches Problem, in Psychologie und Praxis.

26. NASS in Psychologie und Praxis, S. 46.

27. NASS a.a.O.

28. HIRSCHMANN, Autoreferat über den auf der 10. Tagung der Kriminalbiologischen Gesellschaft in Tübingen am 2. und

3.10.1959 gehaltenen Vortrag: Unfallflucht: Schreck- und Panikreaktionen, im Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Heft 1/60, S. 47.

29. HIRSCHMANN im Zentralblatt für Verkehrsmedizin a.a.O.

30. " " " " " a.a.O.

31. " " " " " a.a.O.

32. Für die vom Senator für Justiz in Berlin erteilte Erlaubnis zur Akteneinsicht sowie für die von der Staatsanwaltschaft des Landgerichts Berlin und der Amtsanwaltschaft Berlin-Tiergarten und von deren Registraturen gewährte Unterstützung sei an dieser Stelle gedankt.

33. Für die vom Statistischen Landesamt Berlin, Abt. Kriminalstatistik, zur Verfügung gestellten Aktenzeichen der Verkehrsfluchtstrafakten sei ebenfalls Dank gesagt.

34. Ohne die von der Maschinenbuchhaltung der Berliner Kraft- und Licht (Bewag)-AG und ihrem Leiter dankenswerterweise geleistete Hilfe hätte diese Arbeit in der vorliegenden Form nicht durchgeführt werden können. Ihrer Unterstützung sei gleichfalls mit Dank gedacht.

35. Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, 1956, Reihe 6, S. 27.
Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, 1957, Reihe 6, S. 27.

36. Jahresbericht 1960 des Medizinisch-Psychologischen Instituts für Verkehrs- und Betriebssicherheit in Köln (nicht veröffentlicht; die benutzten Zahlen wurden dankenswerterweise vom Autor dieser Untersuchung zur Verfügung gestellt).

37. Tabellen für 1956/57 vom Bundeskraftfahramt, zur Verfügung gestellt vom Statistischen Landesamt Berlin-West.

38. § 315a Abs. 1 Ziff. 2 StGB lautet nach dem Strafrechtsänderungsgesetz vom 19.2.1952: Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er ..... Ziff. 2 ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug zu führen und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

§ 316 Abs. 2 StGB: Wer fahrlässig eine der in § 315a bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bestraft. Nach MÜLLER, S. 491, handelt es sich hier nur um die Führer von Fahrzeugen. § 2 StVZO dagegen betrifft Verkehrsteilnehmer aller Art.

§ 2 StVZO: Wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn er in geeigneter Weise .... Vorsorge getroffen hat, daß er andere nicht gefährdet...

39. HOSSE, Statistische Rundschau für Nordrhein-Westfalen, Heft 2/1959, S. 35.

40. ELBEL, Blutalkohol, S. 204.

41. HOSSE, Statistische Rundschau für Nordrhein-Westfalen a.a.O.

42. So auch ELBEL, Blutalkohol, S. 204.

43. So auch ELBEL, Blutalkohol, a.a.O.

44. Brennkalender für die Berliner öffentliche Straßenbeleuchtung, zur Verfügung gestellt von der Berliner Kraft- und Licht (Bewag)-Aktiengesellschaft.

45. HIRSCHMANN im Zentralblatt für Verkehrsmedizin Heft 1/60. S. 47.

46. Unfallflucht in Bestürzung, Titel einer Notiz über das angeführte BGH-Urteil im Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Heft 3/56, S. 231.

47. Zentralblatt für Verkehrsmedizin a.a.O.

48. PONSOLD, Gerichtliche Medizin, S. 258.

49. PONSOLD, Gerichtliche Medizin a.a.O.

50. §§ 315a Abs. 1 Ziff. 2, 316 Abs. 2 StGB, § 2 StVZO, vgl. Anmerkung Nr. 35.

51. § 4 Abs. 1 StVG, § 42m StGB, vgl. Anmerkungen Nr. 10 und 11.

52. Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, 1956, Reihe 6, S. 35.
Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, 1957, Reihe 6, S. 37. Mittelwert beider Jahre.

53. ELBEL, Blutalkohol, S. 200.

54. Der Spiegel, Enquête über den Alkoholismus in Deutschland, Heft 43/60, S. 78.

55. Der Spiegel a.a.O.

56. ELBEL, Blutalkohol, S. 199.

57. ELBEL, Blutalkohol, a.a.O.

58. § 4 Abs. 1 StVG, § 42m StGB, vgl. Anmerkungen Nr. 10 und 11.

Quellenverzeichnis

Berliner Statistik: Bevölkerungsvorgänge in Berlin (West) im Jahre 1956; Sonderheft 69/1959.

Der Spiegel, Enquête über den Alkoholismus in Deutschland, XIV., Heft 43, Hamburg 1960.

Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 6, Straßenverkehrsunfälle 1956.

Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 6, Straßenverkehrsunfälle 1957.

ELBEL, H., Blutalkohol, 2. Auflage, Stuttgart 1956.

HIRSCHMANN, J., Unfallflucht: Schreck- und Panikreaktionen, Autoreferat im Zentralblatt für Verkehrsmedizin, VI., Heft 1, Februar 1960.

HOSSE, H., Die Flucht nach Straßenverkehrsunfällen in Nordrhein-Westfalen im Jahre 1957, Statistische Rundschau für das Land Nordrhein-Westfalen, Heft 2, 1959.

Jahresbericht des Medizinisch-Psychologischen Instituts für Verkehrs- und Betriebssicherheit in Köln (nicht veröffentlicht).

KOHLRAUSCH-LANGE, Strafgesetzbuch, 41. Auflage, Berlin 1956.

Leipziger Kommentar (Strafgesetzbuch), 8. Auflage, Band 1, Berlin 1957.

Ministerialblatt des Justizministeriums von Nordrhein-Westfalen, 1961 (JMBL/NRW).

MÜLLER, F., Straßenverkehrsrecht, 21. Auflage, Berlin 1959.

NASS, G., Fahrerflucht als psychologisches Problem, in Psychologie und Praxis, IV., Heft 1, 1960.

PONSOLD, A., Lehrbuch der Gerichtlichen Medizin, 2. Auflage, Stuttgart 1957.

RAUCH, B., Zur Psychologie der Verkehrsunfallflucht, Inaugural-Dissertation, Erlangen 1957.

Tabellen des Bundeskraftfahramtes, Zulassungen von fabrikneuen Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern in den Jahren 1956 und 1957 nach den Größenklassen und dem Beruf oder dem Erwerb des Käufers, Bereich Berlin-West, zur Verfügung gestellt vom Statistischen Landesamt Berlin-West.

WUSSOW, W., Fahrerflucht im deutschen und ausländischen Recht, Denkschrift des Automobilclubs von Deutschland (AvD).

Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Unfallflucht in Bestürzung, I./II., Heft 3, Februar 1956.

Am Schluß dieser Arbeit sei es mir gestattet, Herrn Prof.Dr. G.Rommeney für die Überlassung des Themas,für das dem Fortgang dieser Arbeit jederzeit gewidmete Interesse sowie für die zahlrei - chen wertvollen Ratschläge zu danken.

# L e b e n s l a u f

| | |
|---|---|
| 1934 | Geboren am 4. Februar in Berlin als Sohn des Chefsyndikus Dr. Georg Bark und seiner Ehefrau Margarete. |
| 1940-44 | Besuch der Volksschule in Berlin und Reuthen Krs. Spremberg. |
| 1944-45 | Zinzendorf-Pädagogium in Niesky. |
| 1945-47 | Schüler des Heinrich-Schliemann-Gymnasiums in Berlin. |
| 1947-53 | Besuch des Collège Francais in Berlin. Reifeprüfung am 5. Februar 1953. |
| 1953-54 | Studium der Rechtswissenschaften an der Freien Universität Berlin (3 Semester). |
| 1954-56 | Vorklinisches Medizinstudium an der Freien Universität Berlin (5 Semester). Ärztliche Vorprüfung am 29. April 1956. |
| 1956-60 | Klinisches Medizinstudium an der Freien Universität Berlin (6 Semester). Ärztliche Prüfung am 22. September 1960. |
| 1960 | Am 29. Dezember Eheschließung mit der Studienreferendarin Karin Funk. |
| 1961 | Tätigkeit als Medizinalassistent am St.Gertrauden-Krankenhaus in Berlin-Wilmersdorf. |

Photodruck der Photo Copie GmbH.